MARYNARZ POLSKI





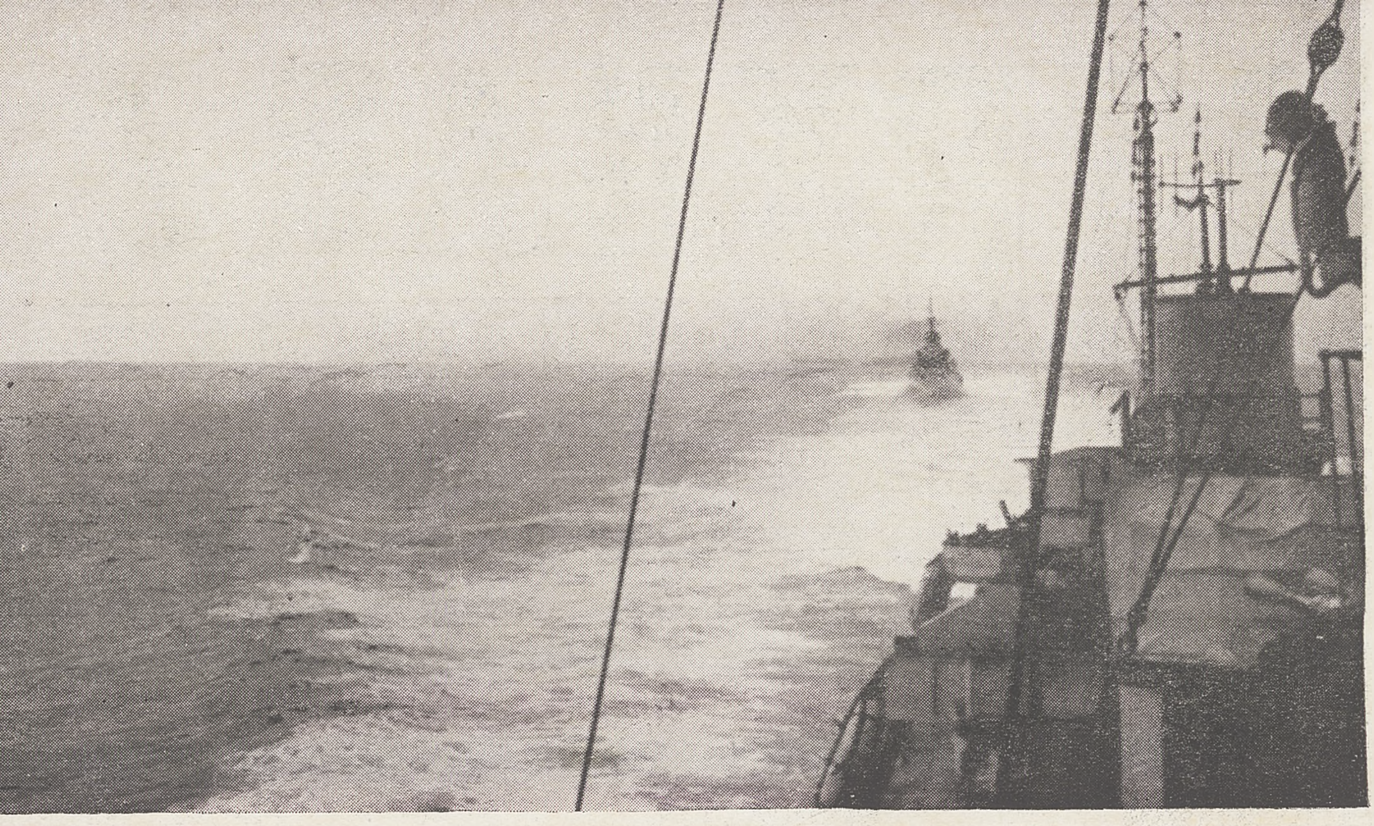
PRZY OERLIKONIE

Na chwilę przed opuszczeniem okrętu przez załogę radziecką, jeden z jej członków udziela ostatnich wskazówek marynarzom polskim, przejmującym zespół okrętów z ZSRR.

MIESIĘCZNIK MARYNARKI WOJENNEJ

Rok I Maj 1946 r. Nr 2

CENA EGZ. 15 ZŁ.



Okręty R. P. w konwoju w czasie akcji bojowej na Morzu Północnym.

Treść:

Jak marynarze radzieccy oddawali nam swoje okręty . . — *Kmdr. Włodz. Steyer*
Otrzymaliśmy nowe okręty . . . . — *Fotomontaże*
O okrętach wojennych . . . . — *Kpt. mar. J. Wielowiejski*
Szlakiem morskiego batalionu . . . . — *Kpt. mar. M. Iwankiewicz*
8. V. 1945 — Kapitulacja . . . . — *Por. J. Balcerak*
Szwecja, jeden z naszych morskich sąsiadów . . . . . — *Fotoreportaż F. Staszewskiego*
Nowe krążowniki szwedzkie . . . . — *J. Modrzejewski*
Marynarka Wojenna Z.S.R.R. . . . . — *Praca zbiorowa*
Święto wyzwolenia Wybrzeża . . . . — *Fotoreportaż*
12 przygód mata Moreli (Gawędy wilka morskiego) . . . — *Brunon Dzimicz*
Flota pomocnicza . . . . — *Kpt. mar. W. Krzywiec*
O. R. P. „Grom" . . . . — *St. Mieszkowski*
Ludzie z dywizjonu „Ptasząt" . . . . — *Fotoreportaż*
Budujemy własną flotę . . . . — *Por. St. Biskupski*
Tradycja marynarskiego munduru . . . . — *Kpt. mar. E. Obertyński*
Morska kronika zagraniczna . . . . — *oprac. bosmat podch. B. Kuźmiński*
To są Niemcy! . . . . — *Por. F. J. Walicki*
Czy wiecie, że . . . . — *E. Martuszewski*
Przegląd wydawnictw wojskowych i morskich . . . . .
Skrzynka pocztowa . . . .
Cześć Ich pamięci! . . . . — *Zdjęcia*
Nasz felieton: Człowiek nie z tego świata . . . . . . — *bis.*
Na wesołej fali . . . . — *Sten*
„Atomowe manewry" na Pacyfiku . . . . — *Fotomontaż*

Redaktor: kpt. Marian Brandys.
Układ graficzny i fotomontaże: kpt. Adam Jaeger, por. J. Balcerak.
Rysunki: por. mar. St. Habrowski
Fotografie: bosmat J. Uklejewski, Fl. Staszewski, Zb. Kosycarz, M. Dobrzykowski, M. Sprudin, British Official Photograph, S.I.B. Phot service, „Illustrated London News".

Wydawca: ZPW Marynarki Wojennej
Druk i ilustracje wykonano w Zakl. Graf. Wydawnictwa ZPW Mar. Woj.

MARYNARZ POLSKI

MIESIĘCZNIK MARYNARKI WOJENNEJ

ROK I. Gdynia, maj 1946 r. NR. 2.

Kmdr. Włodzimierz Steyer

Jak marynarze radzieccy oddawali nam swoje okręty

Ten, kto w dniu 5 kwietnia był na Oksywiu w porcie Marynarki Wojennej, kto widział opuszczenie bohaterskiej bandery Marynarki Wojennej ZSRR i podniesienie bandery Rzeczypospolitej na przekazywanych nam jednostkach bojowych, a następnie wymarsz z okrętów marynarzy radzieckich, wykonujących rozkaz swego rządu z całą bezwzględnością morskiego żołnierza i twardego pracownika morza — czy zastanowił się nad tym, że wykonali ten rozkaz ludzie morza, którzy byli zżyci ze swymi okrętami, którzy umiłowali je ponad wszystko? Tak jak prawdziwy marynarz: ponad wygody życia, ponad drogą kobietę, ponad życie samo... Że ludzie ci kochali swoje okręty, to znaczy wszelką pracę na nich i każdą ich właściwość, posłuch sterowi, wygraną szybkość dodatkowego pojedyńczego obrotu śruby okrętowej, każdą nadliczbową salwę dział lub wyrzutni torpedowych, melodię motorów i harmonię mechanizmów pomocniczych, śpiew prądnicy, kaprys każdego zaworu lub wentyla, nieskazitelność linii obwodów, doprowadzoną do doskonałości rozumem i wolą człowieka, aby zwalczać opory wody i wiatru...

Ale rozkaz dla tych ludzi był rozkazem. Ani twarze ich, ani postawa nie zdradziły widzowi przeżywanych uczuć. Tylko dobrze wysmagany wiatrem marynarz wiedział, że nic poza wspaniale wszczepioną dyscypliną nie jest w stanie wydobyć takiego efektu, że ludzie ci z najgłębszym wzruszeniem pozostawiają swe umiłowane okręty innym, nieznanym marynarzom, którzy nie wiadomo czy potrafią, tak jak oni, te jednostki pokochać...

Marynarz głęboko przeżywa zatopienie swego okrętu. Tu nie było, co prawda, mowy o zatopieniu, ale było oddawanie go w obce, dla większości załóg radzieckich nieznane, ręce...

Tłumaczono im zapewne w świetlicach ten moment historyczny, decyzję ich Najwyższej Rady. Rozumem zgłębili, ale serce nie kamień.

I to, że te okręty były opuszczone z tak wytwornym stoicyzmem, z tak uroczystą powagą, z taką zimną krwią, z takim wewnętrznym spokojem, z takim zrozumieniem sprawy, powinno bezwzględnie napełnić nasze marynarskie serca wdzięcznością i dumą...

Dumą, bo ludzie ci nam zaufali...

Zaufali w chwili, gdy dojrzał czas, abyśmy wzięli udział w pracy narodów bałtyckich nad doprowadzeniem tego morza do używalności pokojowej. Dotychczas nie mieliśmy czym... Teraz możemy i musimy wystąpić jako równi z równymi... Każdy oczyszcza swe brzegi od kukułczych jaj hitlerowskiej marynarki własnymi siłami. Dano nam te siły. Nie możemy ich zmarnować i cała tradycja polskiej Marynarki Wojennej woła:

Nie zmarnujemy!

Ludziom morza zaś, którzy z takim zaufaniem oddali nam rzetelną broń morską do ręki, powiedzmy:

Niech Wam się los za to uśmiecha do końca żywota ziemskiego. I niech po wsze czasy bandery nasze powiewają na morzach jako bratnie — słowiańskie.

■

Podniesienie bandery Rzeczpospolitej na jednym z przekazanych okrętów.



Otrzymaliśmy nowe okręty



GAZETA MO
CODZIENNE PISMO MARYNAR
Rok II Gdynia-Gdańsk, sobota 6 kwietnia 1946

Wielki dzień Marynarki Woje

W dniu 31 marca do portu wojennego w Gdyni zawinął zespół jednostek wojennych, które Rząd Związku Radzieckiego przekazał polskiej Marynarce Wojennej na podstawie umowy, zawartej w dniu 19 marca z polskim Rządem Jedności Narodowej

stym akcie przejmowania na własność sojuszniczych okrętów.

Każdy polski marynarz patrząc w najgłębszym wzruszeniu na podnoszącą się majestatycznie ku górze polską banderę wojenną, musiał zrozumieć w owej uroczystej chwili, że ten akt

Marynarkę Wojenną ły Naród Polski

I rozumiejąc to Odrodzonej Mary bował sobie naju ta polskiej Mar bezcennego nigdy

Uroczysty zał polskiego rzem Floty jak w swo na w boja żołnierza Armii C

DZIŚ, DNIA 6 KWIETNIA, O GODZ. 16-TEJ

Wszyscy na Oksywie

gdzie odbędzie się uroczystość przekazania okrętów z Z. S. R. R. polskiej Marynarce Wojennej

a przecież jeszcze ciągle trudno nam uwierzyć całkowicie w radosny fakt, wspaniałe okręty stanowią już własność Marynarki Wojennej.

Aż wreszcie po ukończeniu pracy przez komisję zdawczo - odbiorczą, nadszedł dla marynarzy polskich wielki i radosny dzień.

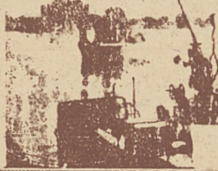
Wczoraj w godzinach popołudniowych w porcie wojennym, w obecności władz wojskowych i cywilnych.

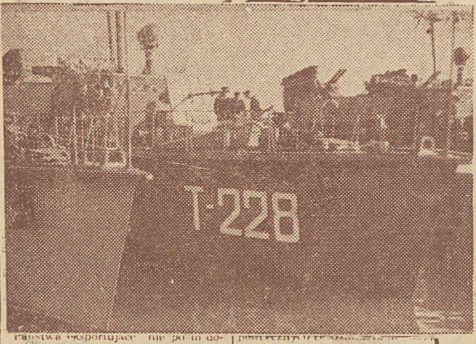


Nr 93 (522)
P I S M O Ç O
Warszawa, Środa, 3 kwiecie

Okręty wojenne w darze od ZSRR przejęte w Gdyni przez Marynarkę Polską

Do Gdyni przybyły okręty wojenne ze Związku Radzieckiego, przekazane pol... woczesnych, świetnie wyekwipowanych, wódca zespołu, kpt. Szalnow złożył wi... lekkich jednostek zbrojnych produkcji ... życ kontradmirałowi Mohuczemu. No...





państwa eksportujące nie po to dostarczały środki żywności i inne artykuły, aby bogacili się paskarze. Państwa europejskie muszą dołożyć wszelkich starań, aby wyzyskać należycie każdy skrawek ziemi. Traktory, narzędzia rolnicze i ziarno siewne.

tłum pt, które harmonizował z granatowymi mundurami marynarzy, a całą na tle pięknych sylwetek okrętów wyglądała wspaniale.

W basenie, na pokładach okrętów przeżyły się radzieckie i polskie zał

Cena nieznormowana
Pobieranie wyższej ceny jest wzbronione!
Rok II. Nr. 79 (363)
Adres Redakcji: Warszawa, ul. Królewska 2
CZWARTEK 4 KWIETNIA 1946 r.

Dar Radzieckiej Floty dla Polskiej Marynarki Wojennej

RADZIECKIE OKRĘTY WOJENNE DLA P...SKI przybyły do Gd...

(Od specjalnego wysłannika)

Gdynia przeżyła w ubiegłą niedzielę niezapomniany dzień. Zgodnie z zawartą w Moskwie w dniu 19 marca b. r. umową przybył do portu gdyńskiego zespół okrętów wojennych dla Pol... ...ojennej.

...ozpoczęły się ...czo - odbior... ciągu 6 — 7 ...oczysta zmia...

...samej umowy ...d przekazuje ...ybrzeżną naj... ...ji, doskonałe, ...wielu bojach ...punkty obser... ...e na wybrze... ...j wprost war... ...iczny i pomoce ...erskiej Szkoły ...ej oraz Szkoły ...kich, której ab... ...ecnie końcowe ...obejmą służbę ...ętach.

...POLSKICH MARYNARZY

...wią marynarze ...dla marynarzy ...uświęcone tra... ...że marynarz ...ię" z obcokra... ...zybywał do na... ...nu wykazać, że

nasz na każdym kroku spotyka ... się z przyjaźnie ku niemu w... ciągniętą ręką sowieckie... cera marynarki i m... dy konkretnie, n... ile Polska Maryn... cza pomocy Zw. R...

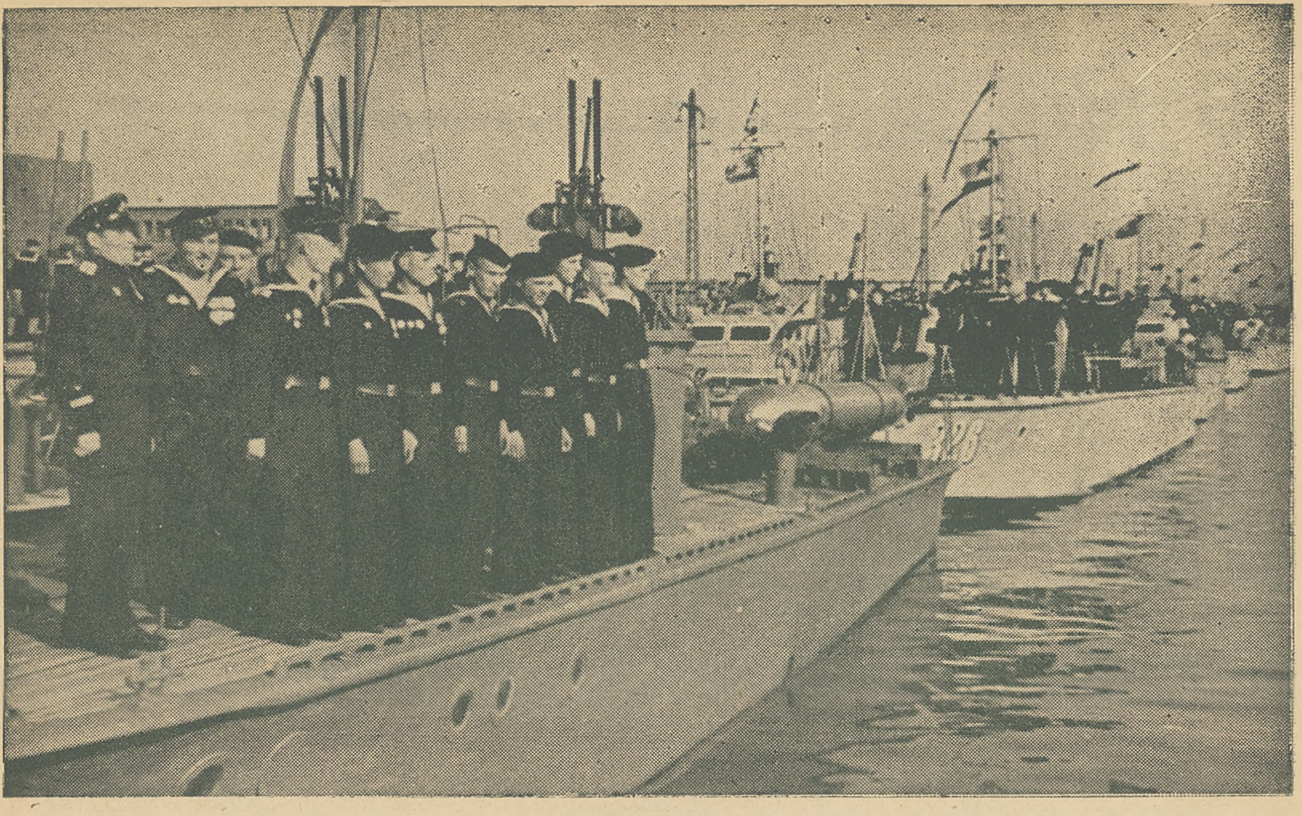
Trzeba było widz... strój radosnego rozg... nia, który ogarnął z p... okrętów naszych maryn... komandora do szer... trzeba było widzieć, z... żywiołową radością i w... nością oglądali nasze ... ki morskie wspaniałe okr... jak fotografowali się na ich tl... marynarzami sowieckimi, na pie... siach których widniało nieraz po kilkanaście odznaczeń bojowych, trzeba było słuchać głosów oficerów marynarki, którzy nie mogli wyjść z podziwu dla zalet bojowych, piękna i nowoczesności przybyłych okrętów — by zrozumieć, że hasło wypisane w obu językach na wybrzeżu Portu Marynarki Wojennej: „Niech żyje przyjaźń radzieckich i polskich marynarzy"—nie było kurtuazyjnym frazesem, ale realizowane jest i będzie najszczerzej i najżyczliwiej przez marynarzy obu narodów.

— Nareszcie mamy okręty, będziemy pływali — bto, co mó-





POLSK... BR...



Marynarze radzieccy przygotowują się do uroczystego aktu zmiany bandery



Dowódca O. W. Morskiego, gen. Joskiewicz, oraz wojewoda gdański inż. Zratek — w czasie uroczystości przekazywania okrętów



Dowódca Mar. Woj. kontradmirał Adam Mohuczy w rozmowie z gen. Joskiewiczem, oraz Delegatem Rządu dla spraw Wybrzeża, inż Kwiatkowskim.

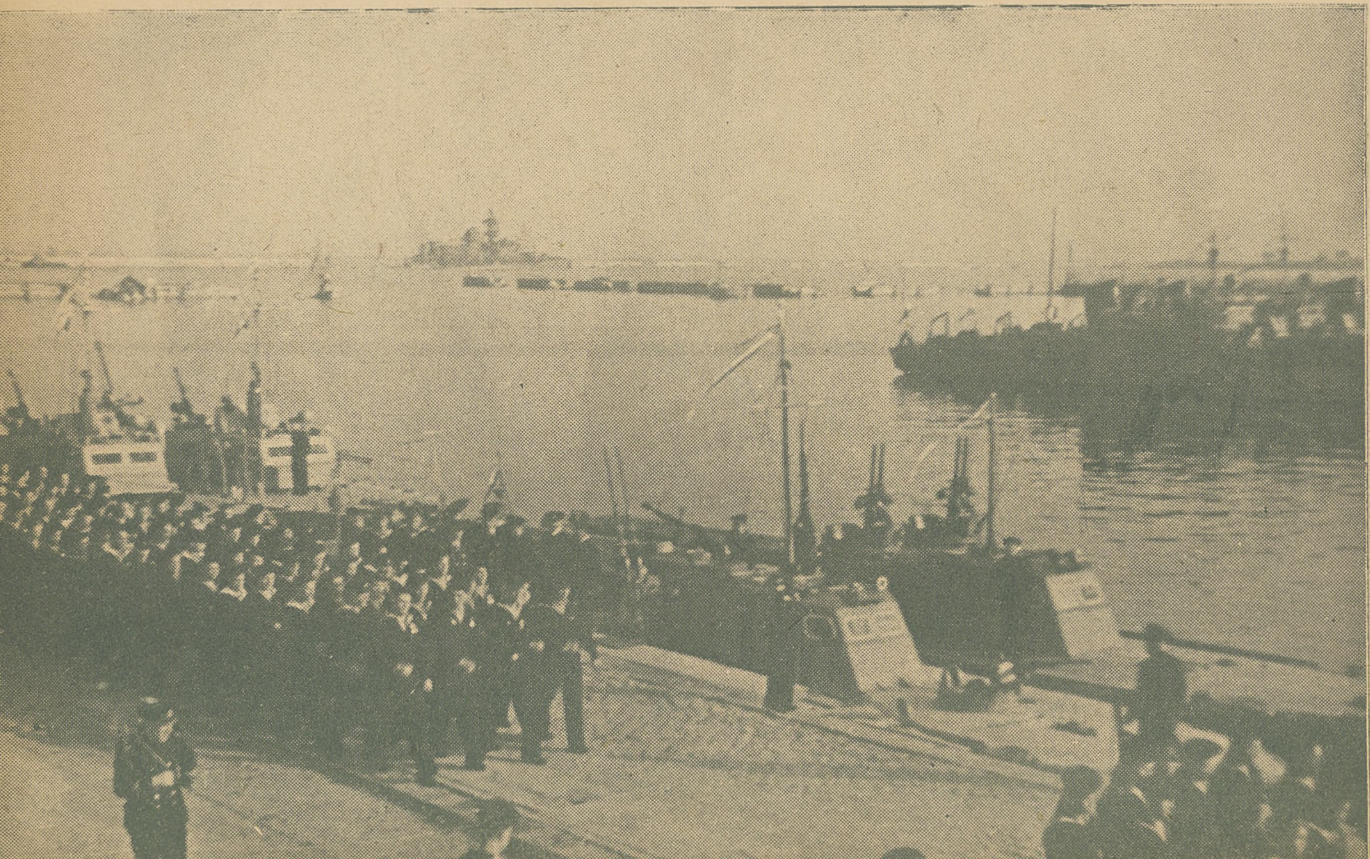


Grupa marynarzy polskich i radzieckich na pokładzie jednego z okrętów ustawia się do wspólnego zdjęcia na chwilę przed zmianą bander.



Bezpośrednio po przejęciu okrętów, zostały przeprowadzone próby ich sprawności. Na zdjęciu – obsługa działka p. lot. jednego ze ścigaczy, na stanowisku.

Załogi radzieckie opuszczają okręt po zmianie bandery.



„Gdy przed paroma laty padło pytanie, skierowane do Wodza Związku Radzieckiego, wówczas jeszcze Marszałka, Stalina, co do pomocy Polsce, ów odpowiedział: nie słowa, lecz czyny będą tu mówić.

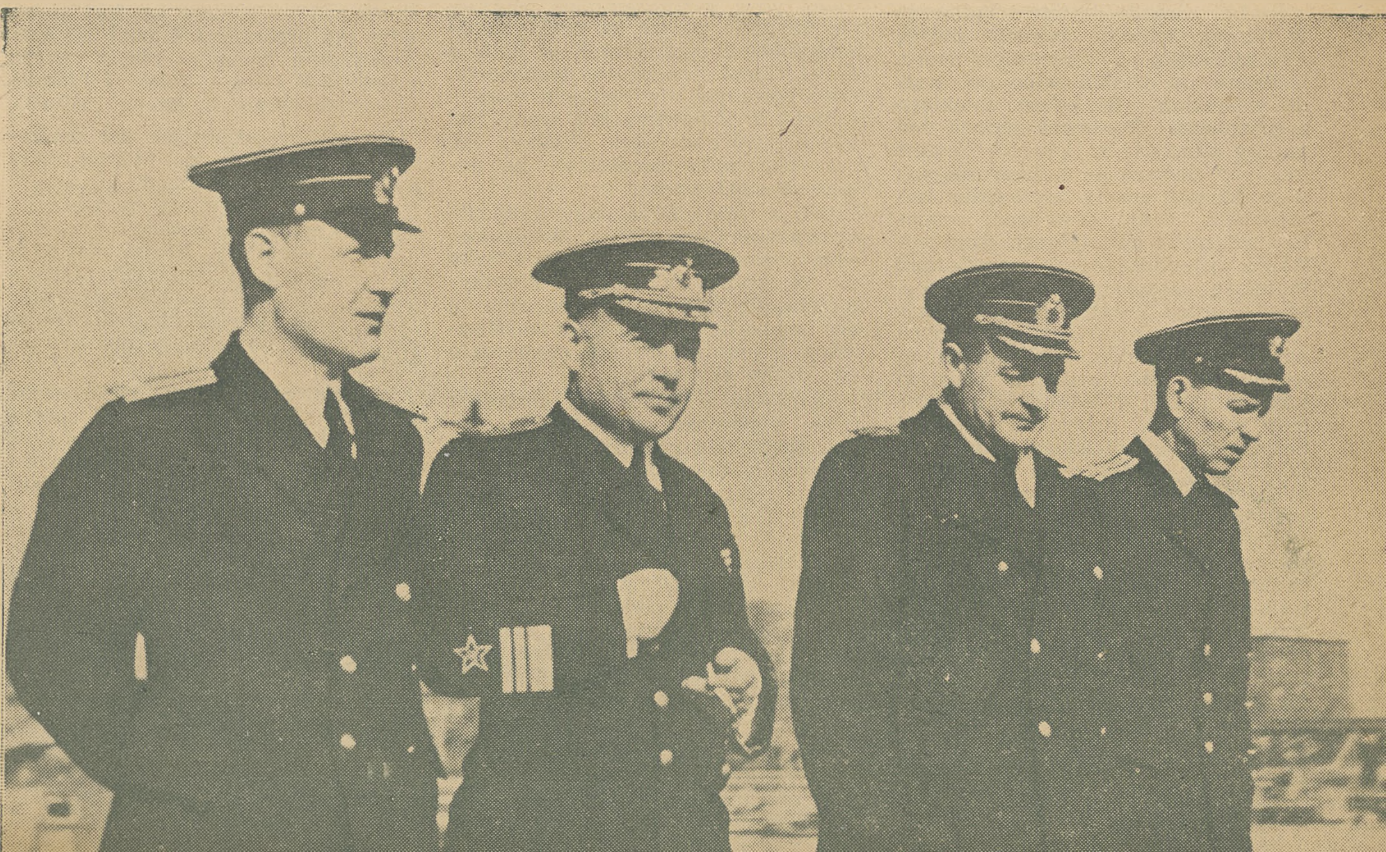
To, co widzimy dziś w naszym porcie, a co naszymi oczyma widzi cały naród polski, jest potwierdzeniem, że właśnie czyny, a nie puste słowa są dowodem przyjaznego stosunku Związku Radzieckiego do naszego kraju".

(Z przemówienia wojewody gdańskiego, inż. Zrałka, wygłoszonego w dn. 5. 4. 1946 na Oksywiu).



Delegat Rządu, inż. Eugeniusz Kwiatkowski przemawia w czasie uroczystości.

Na uroczystości przekazania okrętów przybył z ZSRR vice-admirał Winogradow. Na zdjęciu — vice-admirał Winogradow w otoczeniu towarzyszących mu wyższych ofic. Marynarki Radzieckiej.



Kpt. mar. J. Wielowiejski



O okrętach wojennych

ORP „Ślązak"

II.

Specjalną kategorię stanowią okręty przeznaczone do działań minowych. Dzielimy je, ze względu na przeznaczenie na dwie grupy: stawiaczy i poławiaczy min.

Zarówno jedne, jak i drugie nie dadzą się ująć w specjalne granice tonażu. Wymagania im stawiane, to duże walory morskie, dostateczna szybkość (w granicach 20 węzłów) i maksymalna samowystarczalność, pod względem uzbrojenia artyleryjskiego, zwłaszcza w broń przeciwlotniczą. Znaczna część obu kategorii może zarówno stawiać, jak i wyławiać miny.

Szybki rozwój lotnictwa lądowego w tamtej wojnie, zwrócił uwagę sfer morskich na konieczność wprowadzenia do działań samolotu, przede wszystkim do celów dalekiego rozpoznania. Ponieważ jednak samoloty startując z lądu nie zawsze mogłyby dotrzeć na żądane miejsce, a z drugiej strony zachodziła konieczność dania dowódcom zespołów możności swobodnego dysponowania przydzielonymi samolotami w miarę posuwania się zespołu, przeto przed konstruktorami stanęło zadanie opracowania specjalnych okrętów, któreby zaokrętowanym samolotom dały wszelkie warunki bazy lotniczej, a jednocześnie same były możliwie dobrze uzbrojone i posiadały odpowiednią szybkość. Szybkość ta w obecnych warunkach musi odpowiadać mniej więcej szybkościom lekkich krążowników, gdyż nadmiar szybkości tych ostatnich w porównaniu z okrętami liniowymi i ciężkimi krążownikami lotniskowiec wykorzystuje na manewry, startowania i lądowania samolotów, nie oddalając się zbytnio od swego zespołu.

Początkowo spotykamy lotniskowce przebudowane z kadłubów liniowych lub dużych statków i dopiero po roku 1930 zaczynają się pojawiać lotniskowce, budowane od stępki jako okręty tego typu.

Lotniskowiec posiada pokład startowy, zaokrętowane samoloty są zaopatrzone w koła. Okręty, nie posiadające pokładów startowych, wyposażone są w wodnosamoloty, dla manewrowania którymi rozporządzają katapultami, kranami i urządzeniem tworzącym jakby krótkie lotnisko na wodzie, nazywają się transportowcami lotnictwa lub awiomatkami.

Tych ostatnich jest stosunkowo mało, gdyż wodnosamoloty okazały się znacznie gorsze w praktyce od samolotów zaopatrzonych w koła, a czas, jakiego potrzebuje transportowiec lotnictwa dla podjęcia wodnosamolotów z powierzchni wody jest stosunkowo znacznie dłuższy niż czas lądowania samolotów na pokładzie startowym.

Druga wojna światowa wykazała niezbędność posiadania lotniskowców. Ich samoloty pracują nie tylko dla zebrania wiadomości o nieprzyjacielu, ale również przeznaczone są do bombardowania, walk myśliwskich i strzelań torped, co okazało się bardzo skuteczne.

Lotniskowce budowane posiadają różną wyporność: około 10.000 t., około 20.000 t. i powyżej tej cyfry. Uzbrojenie zasadniczo rzadko przekracza 150 mm, przeważnie w granicach 114—127 mm. Mogą zabrać od 20—60 samolotów. Ze względu na prawie zupełny brak opancerzenia lub nawet w razie posiadania pancerza biorąc pod uwagę jego słabość, wysoką sylwetkę i specjalnie dużą ilość materiałów łatwopalnych, są one bardzo wrażliwe na pociski, torpedy i bomby, co pociąga za sobą konieczność specjalnie silnej ochrony z morza i z powietrza.

Podobną rolę jak okręty liniowe we flotach dużych państw morskich odgrywają pancerniki obrony brzegowej w Szwecji, Danii, Finlandii, Norwegii. Widzimy je również w niektórych państwach południowoamerykańskich; Są one przeznaczone do obrony własnych wybrzeży, współpracując z artylerią nadbrzeżną. Ich zanurzenie podyktowane jest warunkami nawigacyjnymi, panującymi przy wybrzeżach. W stosunku do nowoczesnych okrętów liniowych uzbrojenie ich jest słabe, gdyż nie przekracza 4 dział 280 mm. Przeważnie pochodzą one z okresu przed 1920 roku i tylko Finlandia budowała swoje w latach 1930—31.

Do celów specjalnych jak ostrzeliwanie brzegów, do których normalne okręty ze względu na swoje zanurzenie nie mogą podchodzić, oraz do służby na rzekach, przeznaczone są monitory. Nie są one właściwie niczym innym jak platformami do ustawiania artylerii, mają małe zanurzenie, niewielką szybkość, a ich walory morskie są słabe.

W klasie okrętów przeznaczonych do służby przybrzeżnej spotykamy kanonierki i awiza kolonialne, okręty o tonażu 500—2500 ton, uzbrojone w artylerię do 150 mm, często w miny, posiadające 1 wodnosamolot. Mogą one oddać znaczne usługi przy ubezpieczeniu konwojów, do czego specjalnie przystosowano fregaty i korwety.

Tradycyjną nazwę nadano okrętom o tonażu 1700—600 ton, uzbrojonym w 1—3 dział, działka p. lot. i karabiny maszynowe, w bomby hy-

drostatyczne, wyposażone w aparaty podsłuchowe, zdolne do długiego przebywania na służbie na morzu. Większe z nich nazywają się fregatami. Wreszcie działania wojenne wymagają okrętów, które przeznaczone są do ściśle określonych zadań jak zakładanie sieci ochronnych, pościg i niszczenie okrętów podwodnych, (transport zaopatrzenia i paliwa, umożliwienie napraw, remontów i tp.).

Jednym z warunków skutecznego użycia torpedy jest zaskoczenie. Wykorzystanie pory dnia, stanu morza, warunków atmosferycznych rokowało torpedowcowi sukces ataku torpedowego. Chodziło jednak o stworzenie okrętu, któryby mógł wykonać atak torpedowy w warunkach zupełnego niezauważenia, a również mógłby oddać poważne usługi przy obserwacji ruchów przeciwnika. Te okręty podwodne, jakie ukazały się przed pierwszą wojną światową w porównaniu z dzisiejszymi wykazywały szereg niedoskonałości, ale postępy techniki i doświadczenia wojny w miarę lat potrafiły je wyeliminować. Wzrastała wytrzymałość kadłuba, szybkość i rejon pływania, do uzbrojenia torpedowego dodano uzbrojenie artyleryjskie, wyposażenie radiowe pozwoliło na ściślejszy kontakt z dowództwem w bazie, a udoskonalone aparaty podsłuchowe nietylko umożliwiły lepszą orientację, ale i poprawiły warunki bezpieczeństwa załogi, do czego przyczyniły się wynalazki w dziedzinie ratowania okrętu nie mogącego wynurzyć się na powierzchnię. Jest rzeczą jasną, że równolegle szedł postęp w skróceniu czasu alarmów zanurzania i wynurzania się okrętu.

Zadania stawiane okrętom podwodnym są następujące:

1) niszczenie tonażu wojennego i handlowego przeciwnika,

2) rozpoznanie,

3) stawianie min przez przystosowane do tego okręty podwodne,

4) dozorowanie i patrolowanie własnych wybrzeży,

5) ubezpieczenie sił własnych,

6) zadania specjalne, zależnie od okoliczności.

Nie tylko przez samo wykonywanie tych zadań ale przez sam fakt pojawienia się okrętów podwodnych w danym sektorze przeciwnik bywa zmuszany do przedsięwzięcia środków zaradczych, a kosztujących nieraz dużo tonażu i ludzi. Również działanie okrętów podwodnych może postawić skuteczność blokady pod znakiem zapytania.

Cechy wspólne dla wszystkich typów okrętów podwodnych:

1) szybkość na powierzchni zasadniczo nie przekracza 22 w.,

2) różnica między szybkością na powierzchni, a w zanurzeniu, wynosi około 9—12 węzłów,

3) prawie wszystkie okręty podwodne nie posiadają opancerzenia, co sprawia, że kadłuby ich są bardzo wrażliwe na wszelkiego rodzaju pociski.

Obecnie spotykamy okręty podwodne 4 typów:

1) Krążowniki podwodne o tonażu powyżej 1200 t. Uzbrojone jak wszystkie okręty podwodne w torpedy, mają 1 lub 2 działa 152—76 mm, działka lub najcięższe karabiny maszynowe jako obronę przeciwlotniczą. Duży rejon pływania (do 20000 m).

Specjalnie dużo okrętów tego typu posiadają Stany Zjednoczone. Największym przedstawicielem tej klasy był francuski krążownik podwodny „Surcouf" (2800 t., 2 działa 203 mm, lekkie opancerzenie, załoga 109 ludzi).

Podobne dwa okręty Stanów Zjednoczonych: „Nautilus" i „Narwhal" (2730 t., 2/152 mm). Dużą wadą krążowników podwodnych zwłaszcza o większej wyporności jest długi czas zanurzenia.

2) Okręty podwodne (oceangerntype) o tonażu 1200—500 ton. Uzbrojenie torpedowe proporcjonalnie słabe, artyleryjskie przeważnie 1 działo 127—75 mm, uzbrojenie przeciwlotnicze jak u krążowników podwodnych. Używane zasadniczo do działań na oceanach i morzach samodzielnie lub grupami, bywają też używane do współpracy z jednostkami nawodnymi, skąd określenie: „fleet submarines". We wszystkich flotach świata spotykamy najwięcej okrętów podwodnych tego typu.

3) Okręty podwodne obrony wybrzeża. Tonaż 500—250 t. Uzbrojenie artyleryjskie słabe, niewielka ilość aparatów torpedowych. Stosunkowo mały rejon pływania tłumaczy się pełnieniem służby w warunkach zezwalających na częstszy pobyt w bazie.

4) Podwodne stawiacze min są to okręty przystosowane do stawiania min w zanurzeniu. Największy podwodny stawiacz min angielski „Crampus" zabierał ich 120.

Tu zaliczyć należy japońskie i angielskie małe okręty podwodne, których załoga składała się z 2 ludzi. Ze względu na bardzo mały zasięg były one podholowane możliwie blisko do miejsca przeznaczenia. (Pearl Harbour).

Wady okrętów podwodnych:

1) mała szybkość i krótki podwodny rejon pływania przy jednorazowym zanurzeniu. Wzrost szybkości okrętów i statków handlowych stawia okręty podwodne z ich szybkościami w coraz trudniejszych warunkach,

2) okręty podwodne z racji ich budowy mają małe pole widzenia.

* * *

Przebieg ubiegłej wojny wykazał, że jednym z istotnych warunków wygrania wojny na morzu jest posiadanie nietylko możliwie dużej ilości tonażu handlowego, ale planowe przystosowanie go na wypadek wojny jeszcze w czasie pokoju tak, aby z chwilą wybuchu wojny w krótkim czasie i najprostszymi środkami przystosować statki do nowych warunków służby. Ze względu na charakter służby statków handlowych w czasie wojny, możemy je podzielić na dwie grupy:

1) statki zmobilizowane przez marynarkę wojenną jak krążowniki pomocnicze, transportowce wojska, statki szpitalne, statki i kutry rybackie, poławiacze min i kutry strażnicze.

2) statki, które będą w dalszym ciągu pełniły swą służbę jako statki handlowe. Przy budowie jednych jak i drugich winny być wzięte pod uwagę cechy, które leżą zarówno w interesie właścicieli statków jak i państwa: możliwie duża szybkość, duży rejon pływania i do maximum posunięta niezatapialność statku. Prócz tego w wymogach marynarki wojennej leżą cechy, które nie zawsze dadzą się pogodzić z pokojowym przeznaczeniem statku, ale które na wypadek wojny stają się bardzo pożądanymi: jak najlepsze warunki rozmieszczenia uzbrojenia, (podstawy pod działa i broń przeciwlotnicza) zredukowane do minimum martwe sektory ognia, oraz samowystarczalność statku pod względem możliwości wyładunku.

Do przeprowadzenia operacji kombinowanych ubiegłej wojny były potrzebne łodzie i statki o różnym tonażu i charakterystyce. Zasadniczymi wymogami były szybkość, ładowność i możliwie małe zanurzenie.

Dzielą się one na trzy zasadnicze rodzaje:

1) łodzie do lądowania,

2) statki do lądowania,

3) transportowce wyposażone w łodzie do lądowania.

Kpt. mar. Marian Iwankiewicz

SZLAKIEM MORSKIEGO BATALIONU



Kompania Techniczna I Batalionu Morskiego defiluje na ulicach Gdyni.

Czasy to niezbyt dawne. Kilkanaście miesięcy temu Polska powstawała z ciężkiej niewoli wśród szczęku broni, alarmów lotniczych i nawoływań do wstąpienia w szeregi tworzącej się Armii Polskiej.

Zewsząd płynęły gromady ludzi, płynęły z oddziałów partyzanckich z przeróżną bronią, z niezasklepionymi ranami bojów dywersyjnej walki. Na apel stanęli pod broń wszyscy, w których płonęła gorąca chęć zemsty za poniesione krzywdy i świeciła nadzieja wolności i zwycięstwa. Formujące się szeregi polskie rosły w siłę. Trzeba było myśleć nie tylko o uzupełnianiu braków na froncie, ale również o tworzeniu przyszłych kadr Wojska Polskiego. Wśród wielu tworzących się formacji najmniej realną wydawała się wówczas Marynarka Wojenna a raczej jej zalążek — Batalion Morski.

Dziś, gdy minęła rocznica wyswobodzenia Wybrzeża, każdy pojmuje głęboką myśl jaką kierował się Naczelny Dowódca, wydając rozkaz utworzenia Batalionu Morskiego już w Lublinie.

U podstaw tej myśli stała wizja Polski wyzwolonej, opartej o długie wybrzeże Bałtyku i zmierzającej ku swemu morskiemu przeznaczeniu.

Na rozkaz Naczelnego Dowódcy zgłaszają się marynarze z każdego zakątka wyswobodzonej Polski. Meldują się z szeregów broni pancernej, z szeregów, które przeszły szlakiem bojowym od Lenino. Na wieść o tworzeniu się Batalionu Morskiego każdy z nich party siłą miłości morza wraca do macierzystej formacji. Zgłasza się bardzo dużo młodych i chętnych do pracy na morzu fachowców, którzy z wielkim zapałem rzucają się w wir nauki, aby zdobyć i pogłębić wiadomości fachowe konieczne dla specjalistów morskich.

Szczupła garstka oficerów i podoficerów, skupiona wokół komandora Kopca, d-cy Batalionu Morskiego, stara się dać wszystko z siebie dla pokonania olbrzymich trudności w szkoleniu poszczególnych specjalności morskich.

W ciasnych pomieszczeniach, które służą jednocześnie jako sypialnie, jadalnie oraz sale wykładowe, jest gwarno i wesoło. Stara wiara marynarska, skupiona znowu po długich latach rozłąki, zżyła się prędko z młodymi, którzy ota-

Wrak niemieckiego pancernika „Gneisenau" w porcie na Oksywiu.



czają szacunkiem i sympatią starych wilków morskich. Wśród długich wieczorów śpiewa się piosenki marynarskie, budzące tęsknotę za morzem. Na drewnianych pryczach bez pościeli prowadzi się nie kończące się dyskusje na wszelkie tematy dotyczące morza. Sielanka lubelska trwa niedługo. Razem z wielką ofensywą Batalion Morski opuszcza Lublin. Przemarsz przez Warszawę. Batalion wkracza do Włocławka jako pierwszy oddział polski, witany entuzjastycznie przez ludność, która specjalną serdecznością darzy „granatowych chłopców morza".

We Włocławku, w poranek wielkanocny, gdy dzwony głoszą rezurekcję, nadchodzi rozkaz, rozpalający krew w żyłach wszystkich marynarzy: „Batalion Morski natychmiast na front nad morze, do Gdańska i Gdyni!"

W kilka godzin później długi wąż samochodów uwozi marynarzy do wytęsknionego celu.

Wszędzie ślady ciężkich walk, świeże pogorzeliska, popalone „tygrysy" oznaki coraz bliższego frontu.

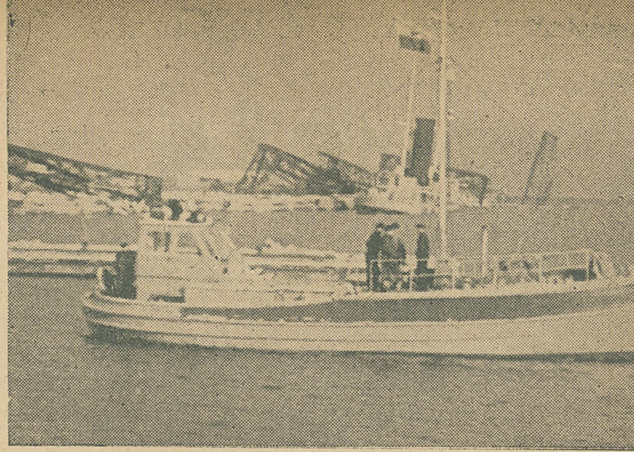
Wjeżdżamy w płonący Gdańsk, ciężkie zwały dymu unoszą się nad miastem. To Gdańsk wypala z siebie zarazę hitleryzmu. Zdala grzmią salwy armatnie, grają karabiny maszynowe, — to broni się Westerplatte, ongiś dumne i niezłomne — teraz zapełnione niedobitkami hitlerowców, którzy starają się przewlec ostatnie chwile bezwzględnej kapitulacji.

Już kompania desantowa z oddziałami Armii Czerwonej i z polskimi odziałami pancernymi ma uderzyć, by zadać ostatni cios, gdy na Westerplatte podnosi się biała flaga.

Śmieli się chłopcy co niemiara z Niemców, co z miejsca się poddali, jak tylko zobaczyli polskich marynarzy.

Druga część Batalionu, złożona z kompanii technicznej, wkracza do Gdyni—serca polskiego Wybrzeża. Każdy sprawdza znajome kąty — nareszcie po długich latach na swoim.

Tam pali się w porcie, dymią zgliszcza magazynów. Niemcy jeszcze na Oksywiu. Wybuchy i wysokie fontanny dymu wskazują miejsca upadku bomb i pocisków artylerii.



Jedna z pierwszych jednostek Mar. Woj. kuter „Korsarz".

Na trawersie Hel — Gdańsk krążownik „Leipzig" ostrzeliwuje miasto. Pociski ze świstem przelatują nad naszymi głowami i wybuchają opodal, drąc na strzępy mury i dachy. Ten wściekły pies, odbiegły od stada, kąsa po raz ostatni. Artyleria ustawiona na Kamiennej Górze przepędza krzyżackiego gada, który znika by znowu powrócić.

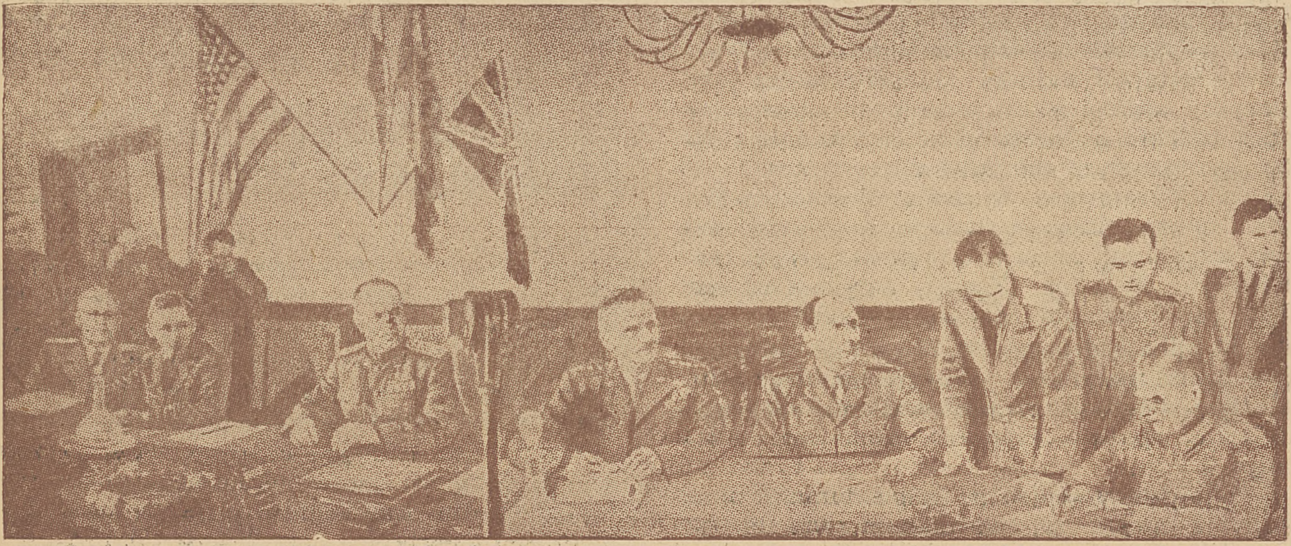
Wśród ogólnego wojennego chaosu poszczególne plutony morskie obsadziły stocznię, chroniąc resztę maszyn i zapasów, które nie zdążyli Niemcy wywieźć lub zniszczyć. Dniem i nocą plutony uzbrojone w ciężkie karabiny maszynowe wraz z oddziałami Czerwonej Armii i marynarki oczyszczały okoliczne wzgórza i lasy, tępiąc bezlitośnie bandy niemieckie.

Wśród walki i pracy każdy wytężał swe siły by uruchomić i przygotować przyszłą bazę dla polskiej Marynarki Wojennej. Batalion Morski obsadził również stocznię w Gdańsku, gasił pożary i chronił dobro i majątek państwa.

Pierwszymi jednostkami polskimi, jakie z Gdyni wyszły na morze były: „Korsarz" i maleńki „Pionier", które trzepocząc dumnie biało-czerwoną banderą przepłynęły jako widomy dowód naszego zwycięstwa obok rozbitego cielska „Gneisenau" — symbolu niemieckiej klęski.

Por. Józef Balcerak

8. V. 1945 — KAPITULACJA



Zwycięzcy i zwyciężeni. Feldmarszałek von Keitel podpisuje w imieniu „Wielkich Niemiec" akt kapitulacji wobec przedstawicieli Narodów Sprzymierzonych

Dzień 8 maja 1945 roku. Jesteśmy w Berlinie, w mieście, gdzie od tylu lat zbrodniczy kowale kuli swoje szatańskie plany, zmierzające do zagłady sprawiedliwości. Czy to przypadek, że to właśnie dziś... 3 maja... w rocznicę Konstytucji?...

Ale nie ma czasu się zastanawiać. Walka jeszcze wre, choć wiemy, że to już liczone godziny stolicy prusactwa. Ostatnie godziny oblężonego miasta, które stało się symbolem zła i zbrodni, dokonywanej na narodach Europy. Berlin! Miasto parad hitlerowskich, miasto, na ulicach którego pięć milionów berlińczyków wznosiło we wrześniu 1939 roku okrzyki triumfu i zwycięstwa nad Polską. Miasto, które tak uroczyście obchodziło i następne wielkie „święto": upadek Paryża. Miasto, które szalało ze zwierzęcej radości, gdy fuehrer oznajmił, że upadek Moskwy jest kwestią godzin! Ten sam Berlin drga teraz w konwulsji. Dwunasta godzina historii wybija w takt, podyktowany przez Sprawiedliwość. Oto kroczą ulicami dymiącego Berlina oddziały radzieckie i polskie; likwidują ostatnie punkty oporu Niemców. To idą mściciele zmiecionych z powierzchni ziemi miast i wsi Związku Radzieckiego, mściciele Warszawy, Kutna i Westerplatte. Ci Niemcy, ginący teraz w piwnicach swoich domów, w tunelu kolei podziemnej, na dziedzińcach fabryk i na brukach ulic, płacą teraz za Majdanek, Oświęcim, Treblinkę, Buchenwald i Oranienburg. Żołnierze sprawiedliwości, oddający ostatnie strzały w rozszarpane już cielsko hitlerowskie pomni są, że wielu z nich nie ma już matki, która nie przeżyła niemieckich tortur, ojca, z którego i popiołów już nie ma, syna, który przepadł bez wieści. Dziś żołnierze ci dobijają morderców, wiedząc, że wraz z ich śmiercią ginie system spod znaku swastyki.

Jest już cisza, cisza wymarzona przez żołnierzy, którzy pragną wypoczynku po walkach.

Ulicami Berlina maszerują tysiące umundurowanych Niemców. Czy to ci sami, co w takt marszów faszystowskich, z lśniącymi, wyglansowanymi butami, unoszonymi do góry, kroczyli ulicami stolicy „Wielkich Niemiec"? Ci sami, ale — inni. Czarni, brudni, obszarpani, kulejący i obandażowani, przykryci kocami, z tekturowymi tobołami na plecach. Bez broni, bez błysku w oczach, bez honoru. Jeden z nich zaczepia nas i prosi o chleb. Skamle: „Jestem stary, mam 55 lat. Nie chciałem wojny. To klika „nazi". Jestem głodny"... Na środku ulicy grupa mężczyzn i kobiet „obrabia" zabitego konia. Przed kilkoma magazynami stoją już kolejki ludzi, oczekujących pierwszego rozdawnictwa chleba. Przy pompach ulicznych także tłok: brak wody. Na ścianach domów wiszą pierwsze zarządzenia komendanta wojennego miasta, generała płk. Berzarina. Ciekawe, szwabskie oczy pochłaniają każde słowo, ważą je w sobie, porównują z tymi zarządzeniami, na których widniała swastyka...

Nad Berlinem unoszą się jeszcze kłęby dymów. Ruch na ulicach coraz większy. Ludność cywilna wychodzi ze swoich nor. Wracają nawet i ptaki, które w czasie tego piekła ulicznego wyfrunęły do spokojniejszych stref. Jest znowu wiosna. Wiosna! Tyle lat oczekiwana WIOSNA LUDÓW, umęczonych przez zbrodniarzy, dla

których wybiła wreszcie sprawiedliwa, dziejowa godzina dwunasta.

* *

Stół prezydialny stał na niewielkim podwyższeniu. Były to miejsca Żukowa, Wyszyńskiego, Teddera, Spaats'a, Berroux, Delattre de Tassigny. Przy długich stołach, ustawionych prostopadle do stołu prezydium, zasiedli liczni członkowie delegacji i przedstawiciele prasy. Miejsca przy niedużym stole, ustawionym z boku, przygotowanym dla delegacji niemieckiej, były jeszcze puste.

„Patrzyłem na Żukowa — pisał w swoim reportażu radziecki sprawozdawca prasowy Sławin — w jego mocną twarz, wyrażającą wolę i energię i myślałem o jego kolejach życiowych. Miałem szczęście widzieć go w różnych latach i zawsze — w momentach decydujących zwycięstw. Wspomniałem Żukowa, kierującego bitwą w trawiastych wzgórzach Chałkin - Goła w 1939 roku, na płonących barykadach Leningradu w 1941 roku, a trochę później — w podmoskiewskich lasach, na śnieżnych rubieżach pod stolicą i, wreszcie, na długiej chwalebnej drodze od Warszawy do Berlina."

Żukow powstał i w krótkich zwartych słowach wyjaśnił cel tego zebrania: przyjęcie bezwzględnej kapitulacji od dowództwa sił zbrojnych Niemiec. Następnie wprowadzono delegację niemiecką.

W drzwiach ukazał się Keitel. Wykonał kilka żonglerskich ruchów swoją buławą marszałkowską i rozsiadł się na krzesełku, mając po prawej stronie Stumpfa, a po lewej Friedeburga. Pozostałych dwunastu członków niemieckiej delegacji stanęło za ich plecami. Na żądanie Żukowa — Keitel przedstawił dokument, upoważniający delegację niemiecką do podpisania aktu kapitulacji. Niewielki ten papierek podpisany był przez gross - admirała Doenitza.

Podczas gdy czytano i przekładano punkty aktu kapitulacji, Keitel bezustannie przybierał rozmaite pozy. Twarz jego i cała postać wyrażały przeróżne akcenty wyniosłości. Siedział na krześle, jak na koniu, ująwszy się pod boki i usiłował wzmocnić to wrażenie przy pomocy komicznych, uroczystych manipulacji, wykonywanych marszałkowską buławą: to wspierał się na niej, jak na berle, to z głośnym brzękiem uderzał nią o stół, to znów z pyszałkowatą miną składał na niej swe włochate ręce. Sąsiedzi Keitla zachowywali się naturalniej. Twarz generała - pułkownika Stumpfa, przedstawiciela sił powietrznych Niemiec, grubasa o powierzchowności otyłego rzeźnika, wyrażała potulną nudę. Generał - admirał von Friedeburg, dowódca marynarki wojennej Niemiec, wyglądał, jak uosobienie zakłopotania i wstydu.

Chwilami wszyscy trzej, zsunąwszy głowy kłócili się między sobą. Stumpf coś szeptał do Keitla, patrząc w niego nienawistnym spojrzeniem. Wyglądało, jak gdyby mówił: „Co pan za głupstwa plecie? Niech pan podpisuje! Także znalazł pan odpowiednią chwilę do pytlowania językiem..."

Po to, ażeby podpisać akt kapitulacyjny, delegaci niemieccy musieli przebyć połowę sali i podejść do stołu, znajdującego się tuż obok prezydium. Keitel wziął pióro. Rozległo się ciche

(Dokończenie na str. 23)

Wzdłuż linii wszystkich frontów europejskich rozeszła się lotem błyskawicy wieść o kapitulacji Niemiec. Oto odbitka pierwszej strony gazety frontowej 1 Armii W. P. „Zwyciężymy". Na to „wydanie nadzwyczajne" nasi żołnierze czekali przez sześć lat!


Śmierć niemieckim najeźdźcom!

ZWYCIĘŻYMY

Środa, 9 maja 1945 r. GAZETA ŻOŁNIERZA Rok wydania III Nr 93 (456)

Zwycięstwo wolności i sprawiedliwości

Bezwarunkowa kapitulacja Niemiec
podpisana w Berlinie dnia 8 maja 1945 r.
w obecności Marszałka Żukowa i przedstawicieli sił zbrojnych Sprzymierzonych

1. My, niżej podpisani, działając w imieniu Naczelnego Dowództwa Niemieckiego, zgadzamy się na bezwarunkową kapitulację wszystkich naszych sił zbrojnych na ziemi, morzu i w powietrzu, oraz wszystkich sił, znajdujących się w chwili obecnej pod rozkazami dowództwa niemieckiego, Naczelnemu Dowództwu Armii Czerwonej i Naczelnemu Dowództwu ekspedycyjnych sił Sprzymierzonych.

3. Niemieckie Dowództwo Naczelne niezwłocznie wydeleguje odpowiedzialnych dowódców i zapewni wykonanie wszystkich dalszych rozkazów Naczelnego Dowództwa Armii Czerwonej i Naczelnego Dowództwa ekspedycyjnych sił Sprzymierzonych.

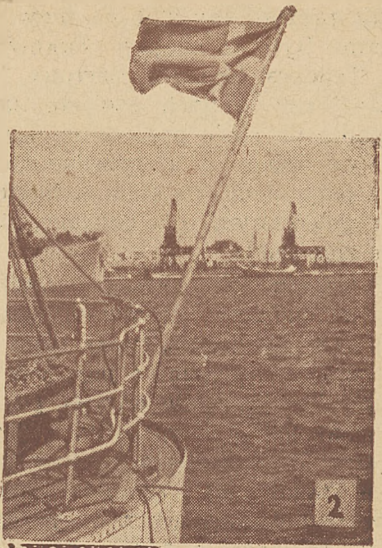
4. Akt niniejszy nie stanowi prejudykatu w wypadku jego zamiany przez inny generalny dokument kapitulacyjny,

SZWECJA

jeden z naszych morskich sąsiadów



1



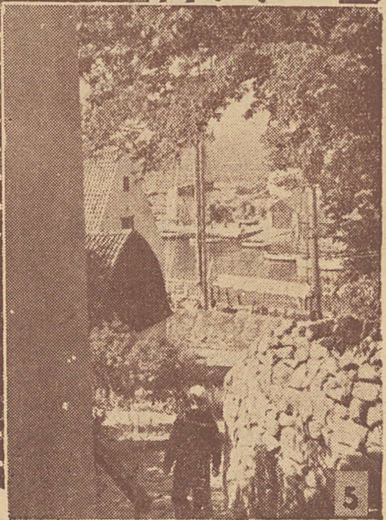
2



3



4



5

1) *Port w Stokholmie*

2) *Szwedzka bandera jest jedną z najczęściej w naszych portach spotykaną*

3) *„Wenecja Północy" – stolica zaprzyjaźnionej z Polską Szwecji – Sztokholm.*

4) *Mgła poranna w porcie Visby na Gotlandzie.*

5) *Urocza wyspa Christiansso.*

Józef Modrzejewski

Nowe krążowniki szwedzkie

Floty wojenne przeważającej ilości państw doznały na skutek działań wojennych poważnych strat. Stąd niektóre jeszcze długo będą uzupełniać luki, a inne będą musiały rozbudowywać się niemal od nowa.

Jest jednak jedna marynarka, która szczęśliwym trafem uniknęła próby bojowej, i okres 1939—45 poświęciła na podniesienie swego i tak znacznego potencjału wojennego. To marynarka szwedzka. Z pośród nowych budujących się okrętów, które stanowią wynik obserwacji frontów morskich, wyróżniają się wykańczane obecnie dwa lekkie krążowniki „Tre Kronor" i „Goeta Lejon". Długi czas zastanawiano się nad dylematem: pancerniki obrony wybrzeża, czy krążowniki. Ostateczna decyzja zapadła dopiero w ostatniej fazie operacyj wojennych. Decyzja kładąca kres konstrukcji miniaturowych liniowców jest wymowna. Zmieni ona charakter floty szwedzkiej w przyszłości w sposób zdecydowany. Krążowniki zyskują na znaczeniu w basenie bałtyckim i to zupełnie słusznie.

Inżynierowie - budowniczy morscy Szwecji stwierdzili duże możliwości powyższych okrętów, przypatrując się radzieckim operacjom w Zatoce Fińskiej, gdzie np. krążownik „Kirow" wykazywał znaczną ruchliwość w zwalczaniu celów na Wybrzeżu, odpierając ataki lotnicze i zabezpieczając karawany statków transportowych.

Pierwszy z krążowników szwedzkich „Tre Kronor" (Trzy korony — symbol unii kalmarskiej, łączącej trzy narody skandynawskie) został wodowany 16 grudnia 1944 r. Jego wyporność została określona na 7.400 ton przy długości około 180 m. Sylwetka charakterystyczna dla okrętów szwedzkich. Wysoka i pękata wieża bojowa, podobnie jak na krążowniku lotniczym „Gotland", dwa kominy i obniżenie pokładu po dwóch trzecich długości ku rufie.

Niespodzianką jest uzbrojenie krążownika „Tre Kronor" ma tylko siedem dział 15 cm podczas gdy angielskie i włoskie okręty tych samych rozmiarów mają ich od ośmiu do dziesięciu. Za to wzmocnione zostało wyposażenie okrętu w artylerię przeciwlotniczą. Ogółem będzie 20 działek 40 mm i dziesięć 25 mm. Pojedyńcze działa pl. zostaną ustawione na dziobie i rufie, sprzężone na śródokręciu koło kominów i przed basztą bojową.

Artyleria główna została zaprojektowana w ten sposób, że na dziobie będzie jedna wieża potrójna, a na rufie dwie podwójne. Dwie potrójne wyrzutnie torpedowe i tory minowe stanowią uzupełnienie uzbrojenia.

Największą rewelacją „Tre Kronor" jest szybkość. Podczas, gdy angielskie okręty tej klasy wyciągają od 31,5—32,5 węzła, szwedzki ma rozwijać od 38—40 węzłów. Danych co do opancerzenia dotąd nie podano. Wiadomym jest jeszcze tylko stan załogi: 26 oficerów, 77 podoficerów i 482 marynarzy, razem 580 ludzi. Ostateczne wykończenie i wejście do służby „Tre Kronor" spowoduje wycofanie krążownika „Fylgia", który w roku bieżącym obchodzi 41 rok swego istnienia.

Do bardzo ciekawych typów należy z jednej strony zbudowany już w 1943 r. krążownik minowy „Alvsnabben", z drugiej projektowane dwa krążowniki torpedowe po 3500 ton.

Pierwszy ma sylwetkę raczej statku handlowego. Zmontowany na stoczni Eriksberga w Goeteborgu w ciągu 3 miesięcy, wypiera 3749 ton. Wymiary: długość 102 m., szerokość 13,5 m., zanurzenie 4,9 m. Uzbrojenie artyleryjskie składa się z czterech armat 15 cm., silnej obrony przeciwlotniczej i nieokreślonej ilości min. Wyznaczono mu rolę także okrętu szkolnego dla kadetów. Zastąpił wysłużonego „Clas Fleminga" z 1912 roku o wyporności 1.550 ton. „Alvsnabben" przypomina radziecki krążownik „Marti".

Podobno oba projektowane krążowniki torpedowe zdają się być rozwinięciem wielkich kontrtorpedowców, które na Bałtyku ma tylko Zw. Radziecki („Taszkent" i typ „Leningrad").

W ten sposób Szwecja w najbliższej przyszłości znajdzie się w posiadaniu pięciu nowoczesnych krążowników. Przy długim wybrzeżu i żywym ruchu żeglugowym będzie to eskadra specjalnie wyposażona w zakres działań dość uniwersalny. Doświadczenia ostatniej wojny na Bałtyku zostały spożytkowane przez Szwecję w sposób, świadczący o dużej spostrzegawczości u taktyków i konstruktorów. Równocześnie rozwijający się wspaniale przemysł okrętowy daje gwarancję przekroczenia niektórych zobowiązań np. szybkości.

Marynarka Wojenna ZSRR



Załoga jednego z radzieckich okrętów desantowych przed wpłynięciem do Portu Arthura

Rosja od dawna była państwem morskim. Jej granice morskie ciągną się na przestrzeni dziesiątków tysięcy kilometrów. Rosyjscy żeglarze dokonywali dalekich wypraw, odkrywając nowe ziemie i cieśniny, badali życie mało znanych narodów. Czeluskin, Bering, bracia Łaptiewy, Siedow i wielu innych wniosło swój naukowy dorobek do historii kultury światowej.

Pewna część historyków uważa za początek rozwoju floty rosyjskiej, epokę Piotra Wielkiego. Nie odpowiada to całkowicie prawdzie. Piotr Wielki zrobił wiele dla rozwoju floty rosyjskiej, znajdującej się w tym czasie w stanie upadku, ale rosyjscy żeglarze znani byli jeszcze na długo przed epoką Piotra Wielkiego.

W IX w., książęta ruscy dokonywali wypraw morskich, wymierzonych przeciwko imperium Bizantyjskiemu i brali udział w wielu krwawych bitwach.

Od Piotra I-go rozpoczęła się nowa era dla marynarki rosyjskiej. Pod jego kierownictwem wybudowano wiele okrętów wojennych, szkolono licznych marynarzy i organizowano szkoły, z których wyszły liczne kadry oficerów i specjalistów morskich.

Piotr I stworzył kodeks morski, w którym były wyłożone podstawy rosyjskiej narodowej polityki morskiej oraz zasady prowadzenia wojny.

W okresie panowania Piotra Wielkiego, flota rosyjska odniosła wspaniałe zwycięstwo nad flotą szwedzką. Z tejże floty wyszedł cały szereg wybitnych wodzów morskich, którzy kontynuowali dzieło Piotra Wielkiego. Umacniali oni potęgę Rosji na morzach i tworzyli tradycję morską.

W końcu XVIII stulecia admirał Uszakow opracował nowoczesną taktykę dla rosyjskiej floty, podnosząc sztukę prowadzenia wojny na morzu na najwyższy poziom. Uszakow podobnie, jak i Suworow, wygrał wszystkie bitwy, którymi dowodził. Tradycje Piotra Wielkiego i Uszakowa kontynuowali i inni admirałowie, przystosowując ją do nowych warunków. Byli to Sienjawin, Łazarew, Nachimow i Makarow. Rosyjscy marynarze, jak i rosyjscy żołnierze oznaczali się wysokimi bojowymi wartościami. Wielki patriotyzm rosyjskiego marynarza szedł w parze z mocną dyscypliną, z pierwszorzędnym przygotowaniem bojowym i morską praktyką. Wszystko to razem wzięte, pozwoliło rosyjskiej flocie osiągnąć wiele znacznych zwycięstw. W ciągu przeszło 200 lat do roku 1914—1918 rosyjska flota brała udział w 24 wielkich bitwach morskich z przeważającymi siłami przeciwnika, wygrywając 21 bitew, przy czym niektóre z nich zakończyły się całkowitym pogromem flot nieprzyjacielskich.

Związek Radziecki zmuszony był odbudowywać swoją marynarkę wojenną i handlową od podstaw. W rezultacie wojny domowej rosyjska marynarka wojenna uległa prawie całkowitemu zniszczeniu. Niektóre okręty zostały zatopione podczas walk, większą część jednostek czarnomorskiej floty wojennej rosyjscy marynarze zatopili sami, aby nie wpadły w ręce niemieckich okupantów, a liniowiec „Wola", krążownik „Kagut" i parę innych okrętów zostały uprowadzone przez reakcyjnych oficerów za granicę i uległy zniszczeniu od rdzy w Bizercie.

Przedrewolucyjny rosyjski przemysł okrętowy był bardzo słabo rozwinięty i po pierwszej wojnie światowej stocznie znajdowały się w stanie całkowitego upadku. Niemożliwe było stworzenie silnej marynarki bez odpowiednich podstaw materialnych, dlatego też do roku 1929 stocznie zajmowały się przeważnie wykańczaniem jednostek, których budowę zaczęto jeszcze w 1917 r. Osiągnięcia gospodarcze pięciolatek pozwoliły oprzeć przemysł okrętowy o silne podstawy materialne.

Rząd Radziecki doskonale rozumiał znaczenie posiadania silnej floty wojennej jako zabezpieczenia granic morskich i nie skąpił sił dla stworzenia nowych, nowoczesnych jednostek. Wybudowane przez własne stocznie krążowniki, torpedowce, okręty podwodne i trawlery doskonale zdały egzamin z ciężkiej służby w minionej wojnie. Pod względem taktyczno-technicznym, radzieckie okręty przewyższyły okręty nieprzyjacielskie. Pomyślne rezultaty, jakie osiągnął przemysł okrętowy, odbiły się na przebiegu działań wojennych na morzu. Dowództwo niemieckie nie zdecydowało się na użycie przeciwko flocie radzieckiej swoich wielkich jednostek morskich i bez rezultatu próbowało wypełnić zadania bojowe przy pomocy małych jednostek i lotnictwa.

Charakterystycznym jest, że w ciągu całej wojny niemieckiemu dowództwu nie udało się zaatakować skrzydeł Czerwonej Armii od strony morza. Poszczególne próby kończyły się zwykle całkowitym pogromem niemieckich okrętów. Nie potrafili też Niemcy w znaczniejszym stopniu oddziaływać na radzieckie linie komunikacyjne. Naprzykład drogi morskie, łączące Leningrad z wyspami zatoki fińskiej, przechodziły dosłownie przy samym brzegu zajętym przez wojska niemieckie, i mimo to Niemcom nie udało się przerwać tych linii komunikacyjnych, jak również nie potrafili oni przeszkodzić w korzystaniu z północnych szlaków morskich, łączących Związek Radziecki z zachodnią Europą i Ameryką.

Oblężony Sewastopol, Odessa i Kronstadt przez długi okres czasu były zaopatrywane od strony morza, mimo zaciętej przeciwakcji nieprzyjacielskiej.

Radziecka Marynarka Wojenna w ciągu wojny zadawała potężne ciosy na skrzydłach i tyłach morskich zgrupowań przeciwnika. Strzegła dróg morskich i komunikacji i spowodowała duże straty w tonażu nie-

przyjaciela. Operacje tego rodzaju, jak zbombardowanie rumuńskich portów na Morzu Czarnym, fińskich portów na Północy i Bałtyku, operacje desantowe pod Odessą, w Teodozji, Kerczu, Noworosyjsku, na półwyspie Tamań i w Petsamo, na wyspach bałtyckich a podczas wojny z Japonią w portach na Korei, Sachalinie, wyspach Kurylskich i td. wejdą do historii Związku Radzieckiego.

Działalność bojowa każdej z poszczególnych flot Związku Radzieckiego posiada charakter indywidualny.

BAŁTYCKA FLOTA

Podczas pierwszego etapu wojny, bałtycka flota współdziała z Czerwoną Armią w obronie Leningradu. Wszystkie wysiłki Niemców zmierzające do przebicia się do Leningradu od strony morza, zostały zdecydowanie odparte przez sowieckich marynarzy. Marynarze brali aktywny udział w przerwaniu obrony niemieckiej pod Leningradem i później w oswobodzeniu Wybrzeża Bałtyku. Kutry bojowe i okręty podwodne zadawały ciężkie ciosy niemieckiej flocie. Niemcy stracili na Bałtyku setki okrętów i statków, o ogólnym tonażu 2 miliony BRT, ponad 1000 samolotów, wiele armat i różnego materiału wojennego.

PÓŁNOCNA FLOTA

Głównie ochraniała ona linie komunikacyjne łączące ZSRR z aliantami. Niemcom nie udało się przerwać i uniemożliwić tej komunikacji.

W ciągu całego okresu wojny radzieccy marynarze zatopili przeszło 500 niemieckich transportowców z wojskiem i materiałem, oraz strącili ponad 1000 samolotów. Północna Flota z powodzeniem współdziałała z Czerwoną Armią w obronie własnych baz, wysadzając desanty na zapleczu wroga. Razem z Czerwoną Armią Północna Flota oswobodziła północną Norwegię, zdobywając Kirkenes.

FLOTA CZARNOMORSKA

Drogą zwycięstw i sławy szła Radziecka Flota Czarnomorska. Czarnomorscy marynarze wsławili się swym bohaterstwem podczas obrony Odessy, Sewastopolu i Noworosyjska, oraz w czasie triumfalnego pochodu do oswobodzenia tych portów. O wysokich wartościach bojowych radzieckich marynarzy świadczy następujący przykład. Podczas lądowania oddziałów desantowych w porcie Teodozji, krążowniki Floty Czarnomorskiej nocą przedarły się do portu i z małej odległości otworzyły ogień na wprost na przeciwnika, niszcząc artylerię i karabiny maszynowe. Załoga krążownika „Czerwony Kaukaz" pomimo, że na nim niejednokrotnie wybuchały pożary powstałe wskutek licznych trafień pociskami różnych kalibrów, do końca wypełnila postawione jej zadanie bojowe wysadzenia nocą na ląd pierwszego rzutu desantu i nad samym ranem odparła wszystkie ataki lotnictwa niemieckiego. Chociaż lotniska nieprzyjacielskie znajdowały się w bezpośredniej bliskości od Teodozji, i Niemcy posiadali jeszcze wtedy na Krymie niemało samolotów, wszystkie ich zmasowane ataki z powietrza nie osiągnęły żadnego rezultatu. W czasie walk o Sewastopol w kwietniu i maju 1944 r. sowieccy marynarze zniszczyli około 200 nieprzyjacielskich okrętów z wojskiem i sprzętem. Flota Czarnomorska oswobodziła nie tylko sowieckie bazy morskie, lecz również całe wybrzeże Morza Czarnego, które było zajęte przez Niemców.

Dużą pomoc okazały Czerwonej Armii rzeczne i jeziorne flotylle, Dunajska, Dnieprowska, Czudska, Ładożska, Oneżska, Wołżska, Kaspijska, Amurska. Nieduże jednostki tych flotylli wysadzały desanty na tyłach przeciwnika i zabezpieczały forsowanie rzek. Marynarze Dunajskiej Flotylli brali udział w walkach o Belgrad i Budapeszt.

W szeregach Radzieckiej Marynarki Wojennej znajduje się przeszło 250 oficerów i marynarzy, odznaczonych najwyższą nagrodą — nadaniem tytułu „Bohatera Związku Radzieckiego".

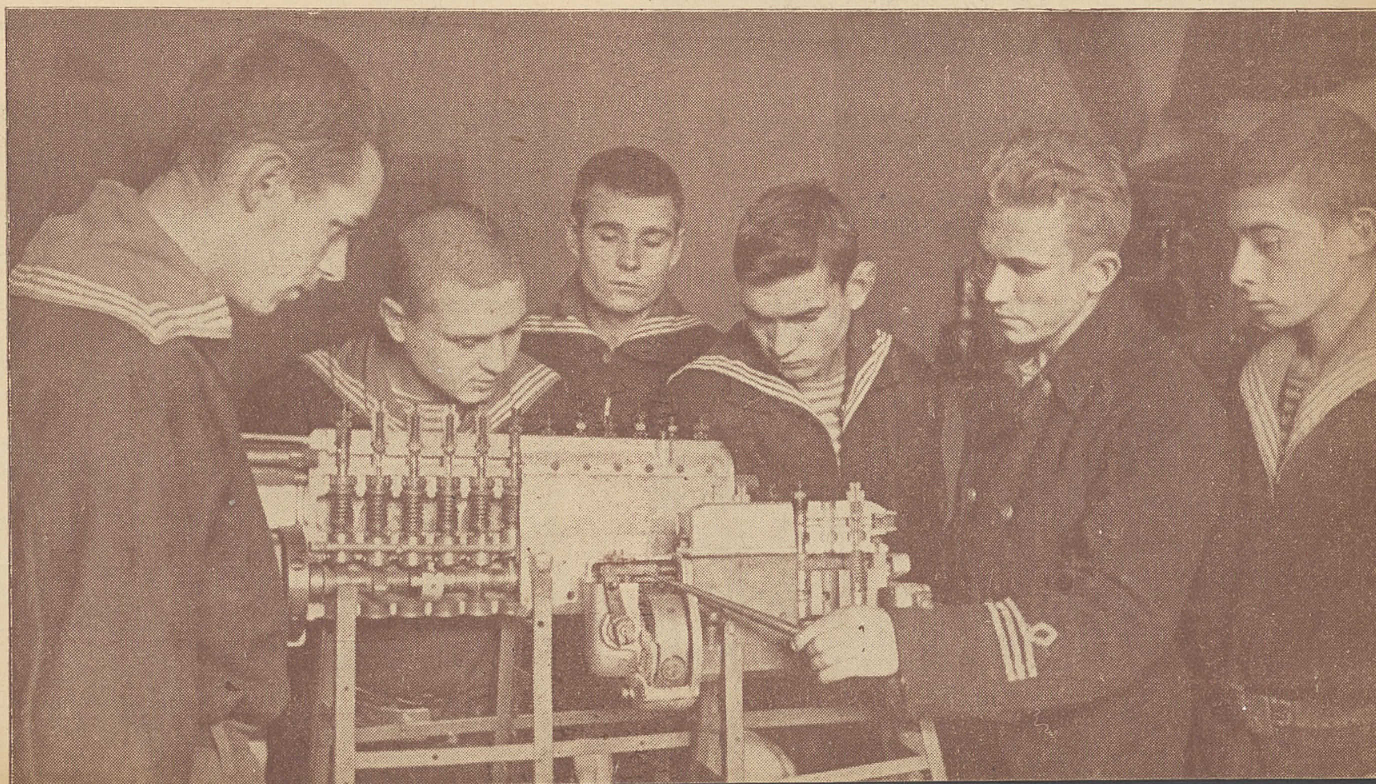
Około 60.000 marynarzy zostało odznaczonych orderami i medalami.

Cały świat podziwiał bohaterstwo radzieckich marynarzy podczas wojny. Radzieccy marynarze okazali wielką znajomość prowadzenia wojny, niszcząc w ciągu 37-miu miesięcy 2.000 okrętów nieprzyjacielskich i transportowców. Okręty, artyleria przeciwlotnicza i lotnictwo morskie zniszczyło wspólnie 6.829 samolotów nieprzyjacielskich.

Radziecka Marynarka Wojenna zakończyła zwycięską wojnę jeszcze bardziej zahartowana i silna.

(Źródła: „Morskoj Flot" i in.)

Uczniowie Szkoły Morskiej w Odessie w czasie zajęć.



Wybrzeże w Rocznicę Wyzwolenia



Oddziały Mar. Woj. defilują na ulicach Szczecina



Vice-prezydent KRN Szwalbe po odsłonięciu pomnika ku czci czołgistów z Brygady im. Bohaterów Westerplatte we Wrzeszczu

O

Oddziały Wojska Polskiego w czasie defilady w Gdańsku



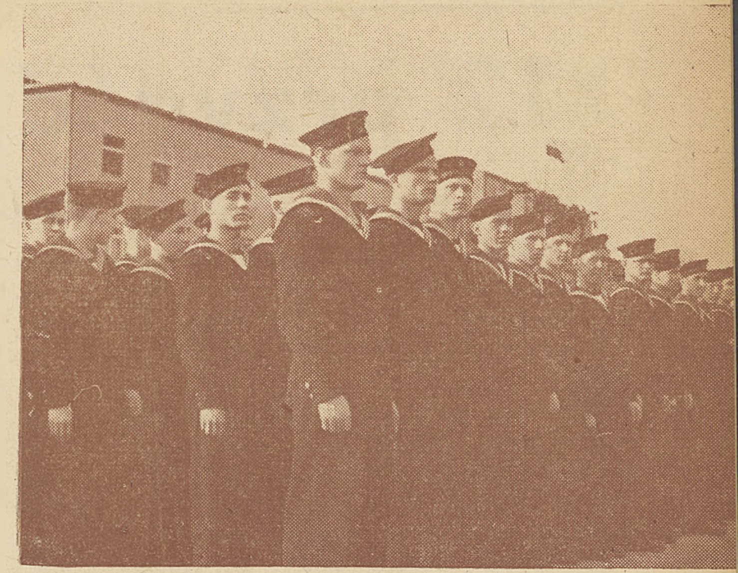


Widok portu na Dolnej Odrze w Szczecinie

O

Prezydent Bierut, Premier Osóbka-Morawski i Marszałek Żymierski — witani entuzjastycznie przez tłumy na ulicach Szczecina





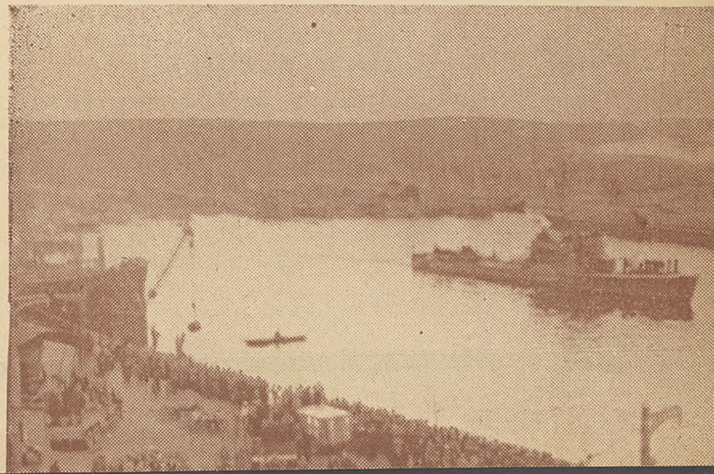
Uczniowie Państw. Szkoły Morskiej przed defiladą



Obok naszej generalicji, na trybunach znaleźli s przedstawiciele zagranicznych misyj wojskowych

O

Jednostki Floty Wojennej Rzeczypospolitej wpływa do portu szczecińskiego w czasie uroczystości w rocznicę wyzwolenia



12 przygód mata Moreli

I. ZNIKAJĄCA CZATA

Kontrtorpedowiec „Ulewa“ otrzymał rozkaz do natychmiastowego wykonania. Tydzień już pętał się przy wschodnich wybrzeżach Afryki, węsząc wroga podwodnego, podniebnego i leśnego.

Miał w nocy wejść do rzeki Rufidżi, ukryć się w gęstym poszyciu nadbrzeżnych lian od wszędobylskiego sokolego oka lotnika i uważać, dobrze uważać... Na prawym brzegu działy się, jak doniósł wywiad, jakieś niesamowite rzeczy. Zjawiały się feluki, skafy, ba! nawet dżonki, jakieś białe cienie pędziły nocami czarnych tragarzy z długimi skrzyniami... Arabowie w burnusach, przemytnicy z przyrodzenia, coś komuś dostarczali. Złoto dzwoniło w krogulczych chwytakach wodza, chudego olbrzyma o wąskiej, ospą zeszpeconej twarzy. Sypał je tam gruby rudzielec, stale wycierający pot olbrzymią chustą.

Po rozpoznaniu okolicy wystawiono czujki i czaty na leśnych ścieżkach wyrąbanych w gęstwinie tropikalnego drzewostanu. Zarastały w mgnieniu oka, stale odnawiane...

Na rozdrożu ścieżek znaleziono porzuconą chatę okrągłą z doskonałego budulca, z maisową strzechą. Miała strzelnicę...

Na pierwszą noc poszedł tam starszy marynarz Gorzelany.

Minęła ta cicha, upalna, w pełni księżyca noc. O òsmej rano, gdy nadeszła zmiana, Gorzelanego nie było. Co tam Gorzelanego — ani kawałka jego. Po prostu nic. Siekierka desantowa stała przy ścianie, karabinek niemożliwie zniekształcony znaleziono w pobliżu... Szkoda było chłopca, ale lubił pospać, to go pewno zgubiło...

Dowódca po otrzymaniu meldunku wściekł się. Takie syny, chcą nam cuda pokazywać. Ale straszyć to my, ale nie nas... Podwoić posterunek, dobrać odpowiednich ludzi...

Starszy marynarz Morela Maciej już dawno przestał być rekrutem. Bosman pokładowy już dawno przestał go nazywać „zakazanym owocem“. Miał już „twarz“ na morzu...

— Pójdzie Morela, — zadecydował zastępca, — dodać mu tego śląskiego osiłka Hanisza!...

Białe obłoki przelatują pod miedzianym księżycem. Puszcza dogaduje coś gwiazdom. Czasem żałosny kwik przedśmiertnej rozpaczy tnie gęstą aurę nocy...

Nie wolno gadać, nawet szeptem. Hanisz leży na miękkim posłaniu, z którego znikł wczoraj Gorzelany. Morela przykucnął przy ścianie. Wpatruje się w otwory trzech wąskich strzelnic, przez które migocą mu jaskrem gwiazdy południa.

Noc zapadła błyskawicznie. Niedaleko już chyba pòłnocy, myśli Morela, czuj duch... Hanisz zaczyna lekko pochrapywać... Nic więcej.

Raptem ucho Moreli łowi ledwo dosłyszalny dźwięk, niby ktoś rwie wiązkę słomy. Wytęża wzrok... W strzelnicach pustka.

Pomiędzy poszyciem strzechy, a zaokrągloną belką ściany wynurza się prawie niedostrzegalnie jakaś ciemna plama... Rośnie, wydłuża się, kołysząc jak gruba gałąź na wietrze i zaczyna chylić się ku Haniszowi..

Skamieniały na początku Morela zrywa się błyskawicznie... Ostry gwizd siekiery. Ostrze wypadło wprost między migocące zielone oczodoły potwora... Hanisz zrywa się jak opętany, ale nie traci głowy. Jego siekiera wrąbuje się w kark płaza.



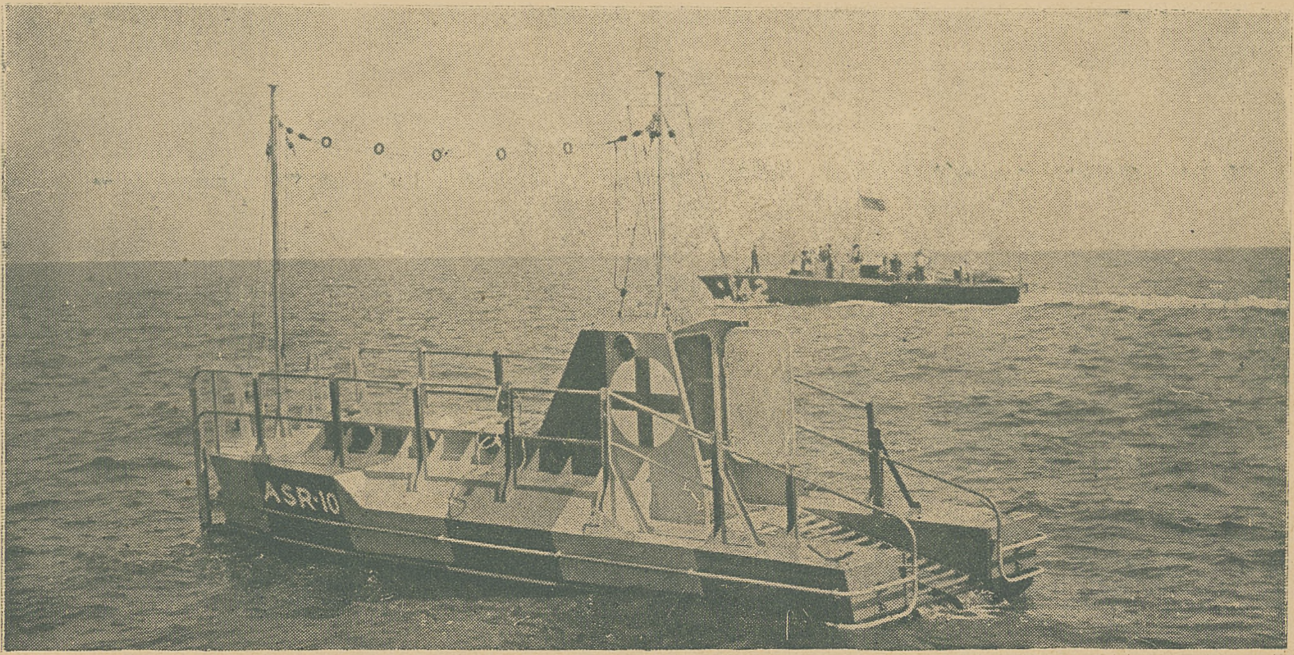
Potężne bicie ogonem, gdzieś wewnątrz w ścianę chaty. Belki trzeszczą i pękają... Potem cisza. Wszystko nieruchomieje. Morela i Hanisz ciężko dyszą. — To nie arabskie syny, jednak porwali Gorzelanego! To ta jucha!...

Nad ranem, komendant czat zastaje swych marynarzy spokojnie pykających fajki na zwojach olbrzymiego pytona o strzaskanym łbie.

Dlatego na „Ulewie“ mata Morelę zwą „wężowym matem“. Bo nominacja przyszła szybko.

Brunon Dzimicz.

Kpt. mar. Wacław Krzywiec



FLOTA POMOCNICZA

Wielka usługę w czasie minionej wojny oddały jednostki pomocnicze Czerwonego Krzyża, zaopatrzo. w żywność, odzież i lekarstwa, które pływały bez załogi i kierowane były za pomocą radia.

Współczesna wojna spowodowała wciągnięcie pomocniczej floty do wypełnienia bojowych operacji na morskich teatrach operacyjnych i wykorzystania jej dla celów wojennych. Cyfry wykazują ogromny wzrost liczby jednostek pływających, przeznaczonych do pomocniczej lub transportowej służby. Przyczyny rozrostu floty pomocniczej, do stopnia dotąd niespotykanego, tłumaczą się następująco:

1) Skala wojny i jej zawziętość wymagały naprężenia i mobilizacji wszystkich sił i środków, zarówno w obronie jak i w agresji, włączając maksymalne wykorzystanie wszystkich środków transportowych, a w szczególności morskich.

2) Objęcie pożogą wojenną nieomal całego globu ziemskiego, stworzyło potrzebę dostarczania środków wojennych do wszystkich zakątków świata.

3) Nasycenie nowoczesnych sił zbrojnych różnymi technicznymi środkami walki, potężny rozrost lotnictwa, zmotoryzowanych oddziałów, mechanizacja tyłów, przeogromny rozchód zapasów wszystkich środków ogniowych, wzrost cyfry dział na jednego żołnierza, zwiększenie szybkostrzelności, szerokie zastosowanie broni automatycznej — pociągnęło za sobą zwiększenie transportów dla zaopatrzenia floty, armii i lotnictwa. A oto kilka cyfr: angielski przemysł od początku wojny do 1 stycznia 1944 roku wyprodukował 83.000 czołgów, wozów pancernych i ciągników, 115.000 dział ponad 20 mm (nie licząc dostaw dla floty i lotnictwa), 525.000 karabinów maszynowych i automatów, a Stany Zjednoczone 160.000 samolotów, 450.000 dział, 130.000 czołgów lub wozów bojowych i 31.500.000 ton statków handlowych. — 9-III-44 r. kontr-admirał Land ogłosił, że tylko za 1943 r. flota handlowa Stanów Zjednoczonych wywiozła 46.869.000 ton ładunku.

4) Kardynalne znaczenie morskich linii komunikacyjnych i usiłowania nieprzyjaciela do ich przerwania, przyczyniły się do ogromnego wzrostu cyfry okrętów eskortujących konwoje, i chroniących przed atakami z powietrza, z wody i spod wody.

5) Masowe zastosowanie min różnych typów przez okręty nadwodne, podwodne i lotnictwo wymagało wielkiej ilości trawlerów. Jeśli potęgi morskie r o z p o c z ę ł y w o j n ę z 50—100 trawlerami to już po roku wojny posiadały ich od 500—1000; to samo dotyczy okrętów patrolujących. Żadne budownictwo okrętowe, nawet Stanów Zjednoczonych, nie mogło wyprodukować od razu potrzebną ilość jednostek do specjalnych celów—dla tego wszystkie państwa w pierwszym okresie wojny mobilizowały rybackie kutry, trawlery i małe statki wszelakiego rodzaju, które po uzbrojeniu służyły jako okręty patrolowe.

6) Rozrost lotnictwa, jego masowe zastosowanie, wielki rejon działania i skuteczność atakowania baz zmusiła sztaby marynarek do rozrzucenia miejsc bazowania bojowych zespołów lub poszczególnych jednostek. System ten oczywiście wymaga znacznego wzrostu ilości pływających baz, tankowców, warsztatów i doków pływających i innych jednostek pomocniczych.

7) Druga Wojna Światowa obfitowała w częste desanty, ukoronowaniem których była inwazja na Normandię w dniu 6.VI.1944 r. — Desanty wymagają ogromnej ilości zarówno zwykłych statków handlowych jak też i specjalnie do tego celu budowanych jednostek, liczba których określa się w momencie inwazji na dziesiątki tysięcy. Charakter operacji amfibijnych tworzy jakby zupełnie nową broń: flotylle desantowe. Nie chodzi tu o same barki czy też samochody i czołgi amfibijne. W skład flotyll wchodzą bowiem przeróżnego rodzaju okręty i statki — od zupełnie małych do kilkanaście tysięcy ton liczących. Budowa, uzbrojenie, zanurzenie i zasięg przystosowane są do nowego typu i sposobu walk na wybrzeżu, z tym jednak, że większość tych statków może samodzielnie odbywać podróże oceaniczne. Prasa amerykańska doniosła, że w samych Stanach Zjednoczonych zbudowano 80.000 jednostek desantowych, należących do 17 różnych typów.

Oto pokrótce dlaczego współczesne siły morskie nie mogą istnieć bez odpowiednio silnej i wielkiej floty pomocniczej.

Oto dlaczego istnieją w składzie



Pływający czołg — amfibia.

marynarek krążowniki pomocnicze, pływające bazy, doki i warsztaty, statki szpitalne, minowce, okręty strażnicze, okręty patrolujące, okręty przeciwlotnicze, trawlery, okręty eskortujące konwoje, tankowce, statki zaopatrujące w amunicję, wodę i żywność, bazy mieszkalne, okręty balonów zaporowych, okręty do stawiania sieci przeciwko okrętom podwodnym, okręty hydrograficzne, okręty szkolne, łamacze lodów, holowniki, statki doświadczalne, statki rybackie małe, duże wielorybnicze, statki pilotowe, jednostki desantowe, statki — miotacze ognia i materiałów wybuchowych, statki bombardy — uzbrojone w baterie moździerzy, statki — amfibijne, statki — łamacze zagród i wykrywacze min, bazy lotnicze itd. itd.

Wszystkie wyżej wymienione okręty i statki oraz wszystkie te, które pracują na korzyść własnej floty a których nie sposób jest tu wymienić ze względu na różniczkowanie ich przeznaczenia. wchodzą w skład floty pomocniczej, która jest częścią składową i nieodzowną floty.

Stanisław Mieszkowski

ORP „GROM"

Jako jeden z projektodawców instalacji artyleryjskich na ORP „Grom", członek Komisji Nadzorczej przy jego budowie w Anglii, oraz pierwszy oficer artylerii na jego pokładzie, ze zrozumiałym wzruszeniem wziąłem do rąk nadeszłą z zagranicy pocztówkę pamiątkową, oznajmiającą śmierć tego okrętu wraz z 59 członkami jego załogi. Zginął w dniu 4-go maja 1940 r. jak przystało na bojowy okręt Rzeczypospolitej w walce na odległych wodach Narwiku, zatopiony przez bomby lotnicze naszego odwiecznego, nieubłaganego wroga.



Ale czy zginął? Są pewne formy śmierci fizycznej, powołujące do tym pełniejszego chwały żywota pośmiertnego w pamięci i tradycji. Odtąd już nie „Panna Wodna" nie „Biegnący Jeleń" czy „Wodnik" będą legitymacją naszej tradycji, zawiązkiem chlubnej karty naszej historii walki o morze, o oddech, o byt. Będą to „Grom" i „Orzeł". Dwa pierwsze zasłużone aż nazbyt naszej sprawie morskiej okręty. Okręty—zwycięzcy!

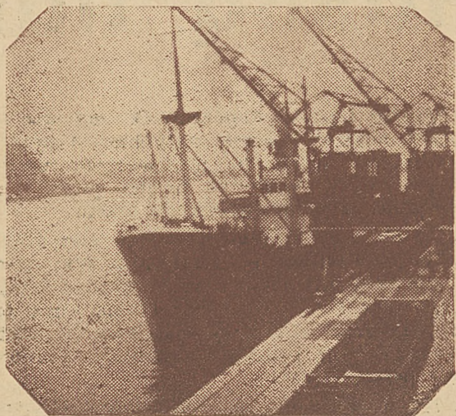
Przeciwnik nasz, który celowo jak najskrupulatniej unikał zamieszczenia jakiejkolwiek, najmniejszej chociażby wzmianki o działalności Polskich Sił Zbrojnych, bagatelizując, przemilczając i redukując w swych oficjalnych nawet publikacjach przebieg wojny 1939 r. do osiemnastu dni, musiał jednak wykrztusić coś niecoś o „Gromie". Niemiecki publicysta wojenny Busch w książce p.t. „Narvick" pisze bez osłonek, że przez dłuższy czas zmorą Opotfiordu był właśnie „Grom". Ten skądinąd obznajmiony ze sprawami morskimi publicysta, umieszcza na nim aż 203 m/m działa, opisując bombardowanie linii kolei elektrycznej biegnącej wzdłuż tego fiordu i narzekając, że ta, tak ważna dla Niemców linia była nie do przebycia, a po bombardowaniu nie do użytku. Widocznie ogień musiał być bardzo celny, skoro kaliber „Groma" urósł ze 120 m/m aż do 203 m/m w oczach jego „odbiorców". Mówiąc nawiasem, nie jest to błąd niewytłumaczalny. Jak wiemy ORP „Grom" był uzbrojony w 7 dział 120 m/m

(Dokończenie na str. 29-ej)

IMPORT RYB

Wobec wyniszczenia w kraju pogłowia bydła ważne zadanie aprowizacji ludności powierzyliśmy głębinom wód morskich. One to nam dostarczają rybę wszelkich gatunków, zastępujących mięso i tłuszcz.

Dopóki polskie rybołówstwo morskie nie będzie zdolne zaspokoić w całości zapotrzebowania kraju, w



zamian za nasze czarne złoto — górnośląski węgiel, otrzymujemy ryby od naszych najbliższych sąsiadów za wielką wodą — Danii, Szwecji i Norwegii.

Centrala Obrotu i Przetwórstwa Rybnego, oddział morski z siedzibą w Gdyni od listopada ub. roku sprowadziła dla pracujących przy odbudowie kraju, (importowane ryby rozprowadzane są przez Ministerstwo Aprowizacji i Handlu w systemie kartkowym) 6 milionów kg ryb świeżych i solonych i 5500 beczek śledzi solonych.

8.V.1945 - Kapitulacja

(Początek na str. 12-ej.)

trzaskanie aparatów fotograficznych. Długo świat oczekiwał tej chwili. Obrócone były w gruzy setki miast, spustoszone kwitnące kraje, zabite miliony ludzi, narody zbrojnie walczące z Niemcami hitlerowskimi zdobyły się na rozwinięcie swoich sił po to, ażeby w końcu Niemcy zostały powalone i żeby ten człowiek, reprezentujący siły zbrojne Niemiec napisał swoje nazwisko na leżącej przed nim kartce papieru.

Akt podpisany. Marszałek Żukow zakończył ten niezapomniany dzień słowami:

— Delegacja niemiecka może odejść.

Delegaci niemieccy stłoczyli się w drzwiach. Obecni na sali znowu zobaczyli komediancką zabawę marszałkowskim berłem — i Niemcy znikli w berlińskiej nocy. Tupiąc po żołniersku, udali się pod eskortą do swego pomieszczenia.

* *

Takim był dzień 8 maja 1945 roku w Berlinie. Dzień, o którym my, Polacy nie zapomnimy nigdy, ale o którym już dziś, ośmieleni polityką niektórych zwycięzców, zdają się zapominać Niemcy.

Nazajutrz — 9 maja 1945 r. salut tysięcy armat Sprzymierzonych, ogłosił światu ostatnim grzmotem wojny — święto Pokoju i Zwycięstwa.

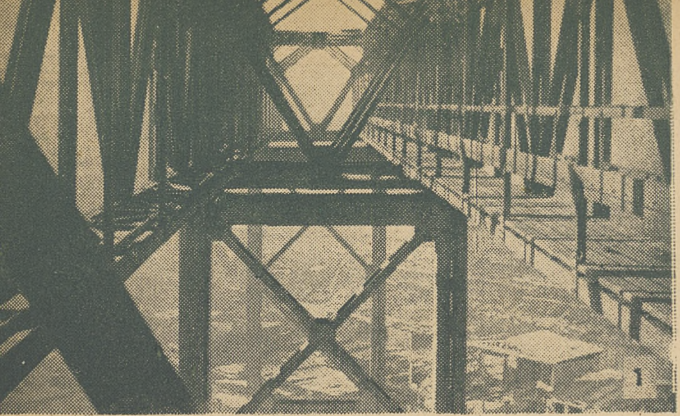


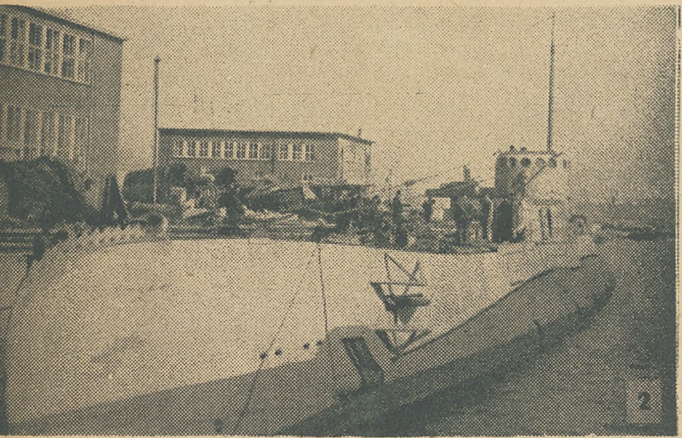
Z minionych dni wojny

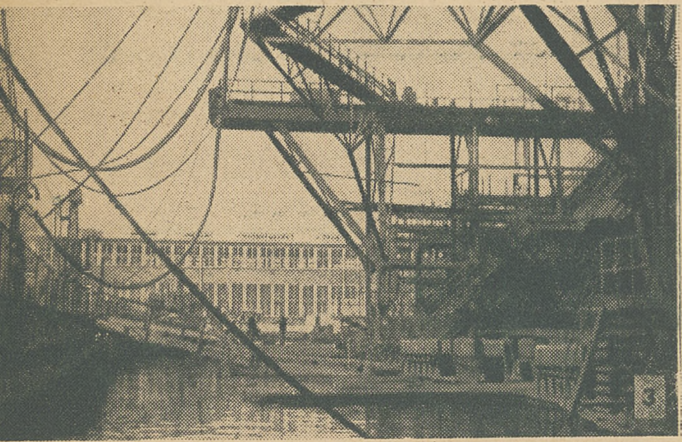
Zniszczenie parku amunicyjnego przez pocisk niemiecki na ORP „Piorun"

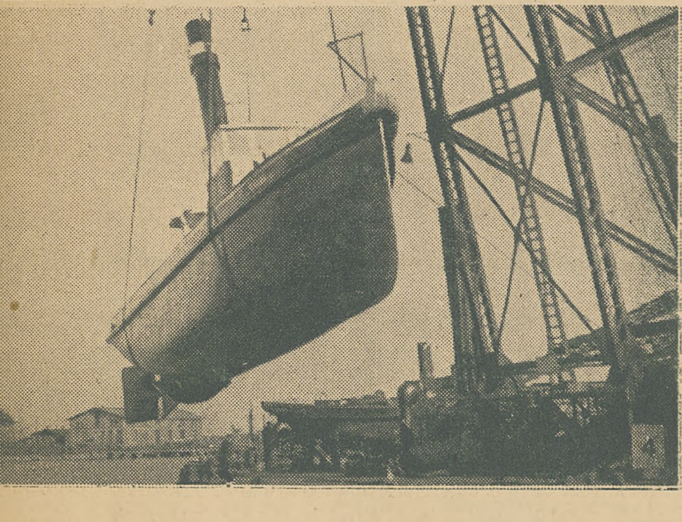
Por. Stanisław Biskupski

Budujemy własną flotę









Spróbujcie zapytać kogokolwiek, czy wie coś nie. coś o pracy stoczni. Nadmie natychmiast pyszałkowato usta i zacznie opowiadać niestworzone rzeczy. A ja powiem po prostu: wszystko bardzo pięknie, ale zaczęło się właściwie od wałków do ciasta...

Czyż można było bowiem zacząć normalną pracę, mając tak zdewastowane urządzenia, doki, pochylnie, dźwigi, siłownie, maszyny i wszelakiego rodzaju inny sprzęt? Założyć zaś ręce i patrzeć na kupę żelastwa albo góry gruzów — a przy tym biadolić nad swym nieszczęściem — to stanowczo za mało. Trzeba dodać do tego troszeczkę pracy.

Jeszcze w kwietniu ub. roku stocznie zatrudniały dwie osoby (wyraźnie: dwie). Dziś, proszę bardzo: — przeszło pięć tysięcy. Jeszcze w kwietniu ubiegłego roku stocznie nie gardziły zamówieniami chociażby na sprzęt kuchenny. Dziś — wykonujemy nie tylko prace na własne potrzeby, ale i goście zagraniczni bardzo chętnie korzystają z usług naszych stoczni. Już w listopadzie ub. r. wpłynęło pierwsze zamówienie na remont zagranicznego statku. Do dzisiejszego dnia zamówień takich wykonano około 40. O zaspokojeniu potrzeb też nie zapomniano. Wyremontowano blisko 60 pływających jednostek portowych, a już w najbliższym czasie znajdą się na warsztacie węglowce, statki trampingowe, drobnicowe, oraz holowniki.

Jeśli ktokolwiek ma dziś pole do popisu to stocznie przede wszystkim. Sześcioletnia wojna przyczyniła się do skurczenia tonażu wszystkich państw morskich. I dziś wygrywa ten, kto będzie miał silną flotę wojenną i handlową. A na to by mieć silną flotę i nie siedzieć w długach zagranicznych, trzeba rozbudować własne stocznie, które już dziś tętnią życiem i pracą.

Wejdźmy na stalowej konstrukcji kran na szynach i spójrzmy dokoła. Poprzez stalowe żebra, niczym wieży Eiffla, u stóp naszych szczerbią się niezupełnie wyremontowane jeszcze magazyny, hale i dźwigi. Tam dalej, przy nabrzeżu, stoi jeden z okrętów Marynarki Wojennej, który przybył tu na remont. Pośród zgrzytu łańcuchów, opada zwolna na wodę świeżo wyremontowany holownik „Wrona". Z hal i montowni dochodzi bezustanny szum i stukanina—echo trwałej, uporczywej pracy.

I ten właśnie widok i to właśnie echo nawet najbardziej skrajnego sceptyka potrafi przekonać, że w tych halach i montowniach powstaje nowa polska flota, — dzieło rąk polskiego inżyniera i robotnika.

■

1) Widok na stocznie z kranu na szynach.
2) Jeden z okrętów Mar. Woj. przybył na remont do stoczni
3) Stocznia Nr 13 w Gdyni.
4) Spuszczenie na wodę holownika „Wrona" po dokonaniu remontu.

Wszystkie zdjęcia: Foto - Rys.

Kpt. mar. Edward Obertyński

Tradycja marynarskiego munduru

W Hongkongu, czy w Marsylii, na Hawajach czy w Leningradzie, wszędzie, gdzie szaro stalowe czy białe burty okrętów ocierają się o nabrzeża portów, na ulicach miasta można zauważyć charakterystyczne sylwetki. Obcisła bluza z wyrzuconym kołnierzem, spodnie szerokie u dołu i okrągła czapka fantazyjnie nasunięta na bakier. Sylwetka, która jak świat szeroki na siedmiu morzach te same budzi uśmiechy sympatii, tak samo po junacku z lekka kołysząc się, sunie ulicami pełna animuszu i wesołości życia. Sylwetka marynarza Marynarki Wojennej.

Mundury marynarek świata mało różnią się od siebie. Prawie wszystkie składają się z tych samych spodni, bluzy czy kołnierza i może tylko szerokość pasków na kołnierzu odróżnia marynarza radzieckiego od jego kolegi z Anglii. Może czerwony pompon na czapce z daleka określa Francuza, lub koszulka w poprzeczne pasy charakteryzuje Holendra. Reszta stroju prawie niezmiennie jest ta sama i w kolorze i w składzie.

Bo mundur marynarski nie wyrósł z fantazji rysownika żołnierskich mundurów, ale z długich lat rozwoju morskich sił wojennych. Ma za sobą tradycję walk pirackich i wspomnienia wielkich zwycięstw, które niezatartymi zgłoskami wyrytę są na pomnikach mórz.

Pierwowzór munduru marynarskiego powstał w najbardziej morskim kraju, jakim jest Anglia. I nie powstał od razu. Szereg zwyczajów i rodzajów strojów złożyło się dopiero w XVIII wieku na całość, która przyjęta we flocie angielskiej, stała się wzorem dla innych flot świata.

Zarówno mundur oficerski jak i marynarski ma swoją historię rozwojową, związaną z tradycją rozwoju floty angielskiej, historię ciekawą i nieraz niezmiernie romantyczną.

MUNDURY OFICERSKIE. Jeszcze na początku XVIII w. nie było w użyciu jednolitego munduru oficerskiego. Czerwone Fraczki z białą peruką noszone za czasów króla Jakóba, ustąpiły miejsca tabaczkowym bluzom czy żółto cytrynowym frakom. Niebieski kolor, tak zw. przez Anglików „navy blue", został wprowadzony dopiero za czasów króla Jerzego II. Jak mówi anegdota, król w czasie swego spaceru w Hyde Parku spotkał znaną strojnisię londyńską księżnę Bedford, która właśnie zażywała konnej przejażdżki w nowo uszytym kostiumie. Piękno tego stroju w kolorze ciemno błękitnym ze złotymi guzikami skłoniło króla do zastosowania tego zestawienia kolorów w mary-



narce, dla której właśnie zamierzał opracować jednolity mundur. Kształt tego munduru przechodził różne koleje rozwojowe. Od białych spodni z białymi pończochami, poprzez wysokie lakierowane buty do dzisiejszych długich spodni granatowych. Jedno, co pozostało z dawnych długich fraków, których poły były zapinane w czasie pracy na statku, to trzy guziki z przodu w dwu rzędach.

MUNDUR MARYNARSKI. O wiele bardziej skomplikowanym i posiadającym więcej tradycji jest mundur marynarski. Każda jego część ma swoją historię, każda jest pozostałością lub rozwojem dawnego ubrania pracowników morza.

Poczynając od czapki, której obecny kształt jest pochodną rozwoju dawnej mycki (t. zw. scullcap) z siedemnastego wieku, tak charakterystycznej dla wizerunków korsarzy, czymś pośrednim między chustką, którą obwiązywali głowę, a sztywną czapką półokrągłą, używaną popularnie w osiemnastym wieku. Czapka oko-



lona jest wstążką, na której widnieje nazwa jednostki (okrętu) lub dla załóg niezaokrętowanych — kraju (US Navy — amerykańska, HSM — angielska, Koeniklike Marine — holenderska, Polska Marynarka Wojenna; Marine Nationale — francuska). Wstążka ta jest pozostałością dawnych przyszywanych lub przypinanych do czapki wstążek, którymi chlubili się dawniej ludzie morscy. W niektórych marynarkach wstążka, związana z tyłu czapki, opada na szyję

dwoma końcami (marynarka radziecka i holenderska). Są to pozostałości tasiemek, które w czasie wietrznej pogody wiązał dawny marynarz pod brodą, celem uchronienia swego nakrycia głowy od zdmuchnięcia przez silny sztorm. Bluza stanowi pozostałość dawnych kaftanów, które noszono zarówno w elżbietańskiej flocie jak i na pokładzie polskich statków kaperskich z czasów Władysława IV, kaftanów, noszonych jeszcze do dziś wśród rybaków. Początkowo były to bezkształtne worki z płótna z otworami na głowę i ręce, przewiązywane w pasie i przy rękawach celem uszczelnienia. Potem kaftan nabrał formy bluzy. Ponieważ w początkach siedemnastego wieku marynarze zaczęli nosić długie włosy, mały kołnierz, na który wykładano włosy, był przyszywany do kaftana, dając początek obecnemu kołnierzowi. W czasach Nelsona rozprzestrzeniła się moda wiązania długich włosów w warkoczyk, który dla usztywnienia był obficie smarowany szwedzkim terem. Ponieważ ten kosmetyk walał silnie kołnierz kaftanu, zaczęto nosić fałszywy wykładany kołnierz, celem ochrony od zniszczenia właściwego kołnierza.

Dzisiejszy kołnierz marynarski, ozdobiony trzema białymi paskami, jest pozostałością dawnego kołnierza ochronnego. Paski te, jak mówi tradycja angielska, stanowią wspomnienie trzech największych zwycięstw morskich Nelsona: na Nilu, pod Kopenhagą i Trafalgarem. Jednakże dzisiejsi historycy zaprzeczają, jakoby paski te miały charakter historyczny. Według ich zdania są raczej ozdobą kołnierza, prędzej oznaczającą długość służby niż jakieś historyczne wspomnienia. Dziś jednak trzy nieodłączne paski znaczą kołnierz marynarskiego munduru w każdej części kuli ziemskiej. Czarna krawat-



ka, którą dziś już nie każdy mundur marynarski zachował, jest z jednej strony jak mówi tradycja angielska, świadectwem żałoby marynarki brytyjskiej po zgonie największego jej admirała Nelsona, z drugiej zaś pozostałością dawnej chustki, której w czasie walk artylerzyści używali do obcierania potu i pyłu z twarzy i dla łatwiejszego użycia wiązali ją na szyji. Ze względu na łatwe jej brudzenie się, była ona przeważnie koloru czarnego. Czasem chustki te były przewiązywane na czole celem powstrzymania potu spływającego na oczy. Jak stwierdzają historycy mundurów angielskich, podczas pogrzebu Nelsona marynarze mieli te chustki zawiązane na szyi, co dało początek powstaniu legendy o żałobnym symbolu tej chustki. Powracając jeszcze do kaftana, jego obcisłość i przylegający do ciała kształt jest wynikiem konieczności stosowania ubioru jak najmniej krępującego ruchy marynarzy, którzy musieli wspinać się po masztach. Tasiemki i wiązania przytrzymujące kołnierz też mają swój początek w sznurach, jakimi dawniej marynarze wiązali swoje kaftany celem uczynienia ich bardziej nieprzepuszczalnymi. Wreszcie spodnie o typowym kloszowym kroju, tak charakterystyczne dla sylwetki marynarskiej, były umyślnie krojone tak, aby umożliwić im łatwe zawijanie do góry celem umożliwienia robót pokładowych czy też w czasie dobijania łodzi do brzegu (przy boi) gdy trzeba brodzić po wodzie. Ci, którzy przy czyszczeniu pokładu na rozkaz bosmana zawijają do góry szerokie mankiety, nie przypuszczają, że od setek lat w tym samym celu robili to ich poprzednicy we wszystkich marynarkach świata.

Wprawdzie rozwój poszczególnych marynarek świata wprowadził pewne różnice w stroju marynarskim. Głęboko wycięty przód angielskiego munduru wydaje się zbyt głębokim dekoltem, koszulki i spodnie są różne: białe w amerykańskiej i angielskiej, w poprzeczne pasy w rosyjskiej, podłużne w holenderskiej, a w polskiej — zakończone błękitnym brzegiem, ale w ogólności strój marynarski jest wszędzie ten sam.

To też wiadomość, że marynarka amerykańska proponuje wprowadzenie błękitno-szarych bateldresów jako stroju służbowego na okrętach, wywołało zrozumiały oddźwięk, zwłaszcza w Anglii.

Bo mundur marynarski, który opiera swą formę na tradycji rozwojowej, którego każdy prawie szczegół posiada jakąś historyczną wartość lub anegdotyczną podstawę, przyjął się już tak na całym świecie i tak się zrósł z pojęciem marynarki wojennej każdego narodu, że prawie nie do pomyślenia jest, by został teraz porzucony lub zmieniony.

Morska kronika zagraniczna



W czasie panujących ostatnio sztormów w kanale La Manche kilka okrętów zatonęło. Na zdjęciu — moment ratowania rozbitków.

Warunki podziału niemieckiej marynarki handlowej. 1.189.600 brutto registrowanych ton niemieckiej marynarki handlowej podzielone zostanie między ZSRR, USA i Anglię. Przy podziale oblicza się wartość tonażu według kosztów budowy z 1938 r. przy uwzględnieniu obniżenia wartości na skutek amortyzacji. Wartość statków oceniona według tej zasady wynosi ogółem przeszło 20.000.000 funt. szterlingów. 200.000 tonażu, na które składają się wyłącznie statki o tonażu poniżej 2.500 t. zostało przeznaczone dla podtrzymania niemieckiej gospodarki pokojowej. Sprawa niemieckiej floty rybackiej, sportowej i rzecznej jest jeszcze rozpatrywana przez Komisję Trzech dla spraw podziału niemieckiej floty handlowej.

■

— **Automatyczna stacja meteorologiczna.** Na jednej z wysp Morza Karskiego założona została automatyczna radiowa stacja meteorologiczna. Od przeszło 2-ch miesięcy automat dokładnie 4 razy dziennie przekazuje do Moskwy wiadomości o temperaturze, kierunku i szybkości wiatru i ciśnieniu atmosferycznym. Wypróbowano też z dodatnimi wynikami przyrząd pozwalający z odległości włączyć stację meteorologiczną i „żądać" od niej wiadomości o pogodzie.

■

— **Nowe Muzea poświęcone Marynarce Radzieckiej.** Po zakończeniu działań wojennych w różnych portach Związku Radzieckiego powstały liczne Muzea i wystawy obrazujące bohaterskie zmagania marynarzy radzieckich z wrogiem.

W Leningradzie otwarto Muzeum poświęcone historii podwodnego pływania. Licznie wystawione obrazy, fotografie i inne eksponaty przedstawiają powstanie i rozwój rosyjskiej floty podwodnej oraz jej udział w pierwszej wojnie światowej.

■

— **Stany Zjednoczone w ramach pomocy dla Chin** zamieniły Szanghaj na bazę floty wojennej, jako część programu pomocy militarnej i finansowej Chinom. Jednocześnie Stany Zjedn. zamierzają założyć parę podobnych baz, jak również udzielić poważnej pomocy dla zwiększenia chińskiej marynarki wojennej.

■

— **Straty na morzu wojsk amerykańskich.** Podczas Wojny z Niemcami i Włochami zginęło tylko 3.604 amerykańskich żołnierzy wskutek zatonięcia lub uszkodzenia statku. Z pośród 4.453.061 żołnierzy amerykan skich, którzy zostali przetransportowani przez Atlantyk z Ameryki, zginęło 1.094 czyli 0.024 proc. Następnie jednak, po przekroczeniu Atlantyku, żołnierze amerykańscy transportowani byli przez morze z Wielkiej Brytanii do Północnej Afryki, do Włoch i do Francji, oraz z Północnej Afryki na Sycylię, do Włoch i do Południowej Francji. Biorąc pod uwagę przekroczenie Atlantyku i te wszystkie dalsze podróże morskie, ogółem w ciągu 41 miesięcy udziału Stanów Zjednoczonych w wojnie w Europie, zginęło na morzu 3.604 żołnierzy, co wynosi zaledwie 0,04.

Pomimo wzmożenia w porównaniu z pierwszą wojną światową, akcji okrętów podwodnych i lotnictwa w atakach na żeglugę, straty armii amerykańskiej w czasie przewozów morskich okazały się podczas drugiej wojny światowej znacznie mniejsze. Na 10 tysięcy żołnierzy, których załadowano na statki podczas pierwszej wojny światowej, ginęło przeciętnie 7 żołnierzy, natomiast podczas Drugiej Wojny Światowej tylko 4-ch żołnierzy.

Świadczy to o tym, że pomimo znacznego wzrostu siły ataku, środki obrony transportów morskich znacznie się wzmogły.

■

Rozbudowa żeglugi morskiej w ZSRR. Według 5-cioletniego planu gospodarczego ZSRR, do roku 1950 ogólna ilość ładunku przewożonego drogą morską, zwiększy się o 2,2 razy w porównaniu z okresem przedwojennym. Plan przewiduje odbudowę portów morskich na Morzu Azowskim, Czarnym, Bałtyckim i budowę nowych portów na Dalekim Wschodzie. Dzięki zastosowaniu najnowocześniejszych urządzeń przeładunkowych, zwiększona zostanie znacznie zdolność przeładunkowa portu. Plan przewiduje również budowę trzech nowych stoczni i zwiększenie ilości doków o 1,8 razy w porównaniu z rokiem 1940. Północna droga morska zostanie przekształcona w regularnie funkcjonującą linię morską.

■

Wyjaśnienie ucieczki niemieckich okrętów z Brestu. Londyn. Ukazał się raport specjalnej morskiej komisji śledczej, zawierający wyjaśnienie ucieczki niemieckich okrętów wojennych z Brestu. Dnia 13 lutego 1941 r. udało się niemieckim liniowcom „Scharnhorst" i „Gneisenau", oraz krążownikowi „Prinz Eugen" wyjść z portu w Breście i zmyliwszy czujność brytyjskich patroli morskich przedostać się przez kanał La Manche na Morze Północne. Wydarzenie to wywołało swego czasu formalną burzę w prasie brytyjskiej oskarżającej dowództwo marynarki królewskiej o niedostateczną blokadę portów francuskich, która rzekomo umożliwiła niemieckim okrętom ucieczkę. W raporcie komisji morskiej czytamy, że pomijając słabość sił brytyjskich która uniemożliwiła im zaatakowanie statków niemieckich, głównym powodem wypuszczenia z rąk tak cennej zdobyczy było spóźnione otrzymanie wiadomości o pobycie krążowników w Breście. Winę ponoszą tu brytyjskie patrole morskie, które nie wysłały dość wcześnie rannego rekonesansu. Wysłanie eskadry bombowców torpedowych było wtedy znacznie utrudnione z powodu złych warunków atmosferycznych.

■

— **Doprowadzenie do stanu używalności portów w Kłajpedzie i Królewcu.** Związek Radziecki przeprowadził energiczne prace zmierzające do odbudowy portów w Kłajpedzie i Królewcu. Podczas prac przy odbudowie zniszczonego portu w Kłajpedzie trwających parę miesięcy, oczyszczono z gruzu 40.000 m. kw. powierzchni portu. Z dna morza wydobyto 100 ton min, parę zatopionych kutrów oraz dużą ilość metali. W porcie Królewcu ustawiono na nadbrzeżach nowoczesne urządzenia przeładunkowe, umożliwiające szybką obsługę statków. Obecnie w obydwóch portach odbywa się normalny ruch portowy.

■

— **Plan nowych portów i dworców morskich.** W Moskwie utworzona została Centralna Architektoniczna Komisja Marynarki, której zadaniem jest opracowanie planów budowy portów i dworców morskich. Przystąpiono już do opracowania planów pasażerskich dworców morskich w Leningradzie, Odessie, Noworosyjsku, Baku, Rostowie, Rydze, Jałcie, Soczi, Batum i innych.

■

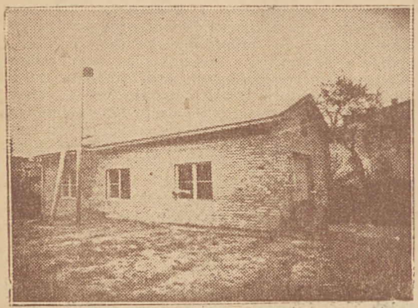
Stare liniowce amerykańskie pójdą na złom. Ministerstwo Marynarki U. S. A. ogłosiło że 5 liniowców „Pensylwania", „Arkansas", „Texas", „New York", Neveda" zostało przeznaczonych na złom i ulegnie rozbiórce. Dotychczas w składzie Marynarki Wojennej USA pozostaje jeszcze 7 liniowców znajdujących się w służbie od przeszło 20-tu lat.

To są Niemcy!!

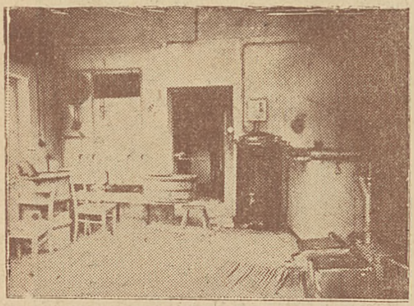
WRZESZCZ

Było to akurat rok temu. W pierwszych dniach pamiętnego maja. Opinia polska, a wraz z nią opinia całego świata, wstrząśnięte zostały do głębi przerażającą wiadomością z Wrzeszcza pod Gdańskiem o wykryciu tam potwornej fabryki mydła z ludzkiego tłuszczu. Istniała ona — według słów naocznego świadka — Siegmunda Mazura, już od roku 1944 i wyprodukowała w tym czasie ponad 2000 kg mydła. Komisja sądowo-śledcza, jaka udała się na miejsce wypadku, zastała w małym domku przy Adolf Hitlerstrasse, obok gmachu Instytutu Anatomicznego Akademii Medycznej, całkowite i nienaruszone urządzenia tej fabryki, a także dużą ilość zwłok ludzkich, zgromadzonych tu w charakterze surowca. Materiału tego dostarczał przeważnie słynny obóz koncentracyjny w Stutthofie, lub więzienie gdańskiego gestapo, gdzie odbywały się masowe egzekucje. Niezmiernie ważnym eksponatem dowodowym, jaki wykryto w tym piekielnym laboratorium było kilka kawałków wyprodukowanego mydła. Obok elektrycznego kotła, który służył do wytapiania tłuszczu, znaleziono dużą ilość zmasakrowanych zwłok i poodcinanych głów. Poddasze tego budynku pokryte było metrowej grubości warstwą obgotowanych już kości i wielką ilością czaszek.

A oto kilka dokumentalnych zdjęć:



1. Niewielki parterowy domek, który widzimy na zdjęciu, to słynna już na cały świat — niemiecka fabryka mydła z ludzkiego tłuszczu. Kierownicy tego zakładu, dwaj uczeni niemieccy — prof. dr Spanner i jego zastępca SS-Oberfuehrer dr Wohlmann — nie przewidywali zakończenia wojny. Uciekając przed nacierającymi oddziałami Armii Czerwonej, nie zdążyli zatrzeć śladów swych potwornych zbrodni. We Wrzeszczu pod Gdańskiem, przy Alei Grunwaldzkiej, która jeszcze rok temu nazywała się Adolf Hitlerstrasse — stoi niepozorny budynek, a w nim — ostatni krzyk niemieckiej techniki — nietknięte laboratorium prof. Spannera.



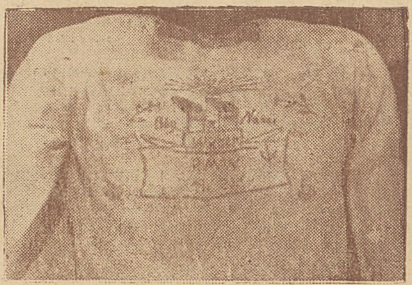
2. Oto ogólny widok wnętrza. Tu rozpoczynała się potworna produkcja. Pocięte ofiary wrzucano do dużego kotla (z prawej) i gotowano, aż do zupełnego wytopienia tłuszczu. W kotle tym znaleziono w chwili odkrycia szereg na pół wygotowanych tułowi ludzkich. W elektrycznym piecu (obok drzwi) prażono kości. W balii, którą widzimy pośrodku — przygotowano roztwór soli kaustycznej, potrzebnej do wyrobu mydła. Nie była to fabryka na dużą skalę. Chodziło tu raczej o zakład doświadczalny. Niemniej jednak, produkowano w tym laboratorium około 5 kg mydła dziennie.



3. Jednym z pierwszych i zasadniczych wniosków, do jakich doszli zwyrodniali fabrykanci przy badaniu nowoczesnych metod produkcji, był prosty fakt, że głowa ludzka, jako surowiec zawierający mało tłuszczu, nie nadaje się do masowej fabrykacji mydła, a tym samym nie wchodzi w zakres bliższych zainteresowań ani prof. Spannera, ani jego zboczonych pachołków z Adolf Hitlerstrasse. Na zdjęciu — jedna z dwuch kadzi betonowych, wypełniona po brzegi obciętymi głowami. Naliczono ich ponad 100 sztuk, z których duża ilość nosiła wyraźne ślady urazu, zadanego tępym narzędziem.



4. Trzynaście kadzi betonowych, szczelnie wypełnionych trupami mężczyzn i kobiet — znaleziono w obszernym, słabo oświetlonym podziemiu Instytutu. Tu magazynowano surowiec i przygotowywano go do dalszej przeróbki. Ze znajdujących się w piwnicy 350 tułowi—większość pozbawiona była głów i częściowo obdarta ze skóry. Człowieka, który zwiedzał urządzenia fabryki mydła we Wrzeszczu i widział kocioł, do którego wrzucano nieszczęśliwe ofiary — nie zdziwi powyższe zdjęcie, przedstawiające kadź, wypełnioną trupami, z których jeden przecięty jest na pół. Kocioł miał ograniczone rozmiary i usuwanie kończyn, lub nawet ćwiartowanie zwłok, było tu na porządku dziennym. W specjalnych kadziach, znajdujących się w piwnicach Instytutu znaleziono ogromną ilość odrąbanych w ten sposób rąk i nóg.



5. Oto jedna z bezimiennych ofiar niemieckiego bestialstwa. Trup zgilotynowanego mężczyzny. Był nim pol-

ski marynarz. Świadczy o tym tatuaż, jaki rozpoznano na piersiach: Sylwetka okrętu z napisem „Wicher, P.M.W. 1930”, a między kominami wplecione słowa „Bóg z nami”. Zapamiętajmy sobie ten prosty napis. Wyczytaliśmy go na piersiach bezimiennego żołnierza, który zginął w ponurych czasach zbrodni z rąk niemieckiego najeźdźcy za to tylko, że nosił bluzę polskiego marynarza i miał serce, które biło po polsku.



6. A oto jeden z potwornych fabrykantów. 24-letni Gdańszczanin—Siegmund Mazur. Był głównym laborantem przy Adolf Hitlerstrasse i wiernym uczniem profesora Spannera. Z bezczelnym cynizmem opowiada o szczegółach przebiegu produkcji i twierdzi, że mydło z ludzkiego tłuszczu było zupełnie dobre. Pieniło się doskonale i chętnie go używał do mycia bielizny i rąk.

To są Niemcy!

ORP „Grom“

(Początek na str. 22-ej)

„Bofors'a“ przy czym 6 z nich było rozmieszczonych bliźniaczo po 2 w 3-ch wspólnych maskach. Odpalanie tych dział było centralnie — elektryczne. Na niewielkich odległościach ograniczonych wód fiordu, a więc w minimalnym rozrzucie i ściśle jednoczesnym odstrzale, dwa pociski uderzały w cel jednocześnie, dając efekt rzeczywiście cięższego kalibru. Skarży się ponadto biedny Busch, że uwaga tego okrętu była zadziwiająco i wyróżniająco się czujna. Gdy „Grom“ miał dozór we fiordzie, cały ruch niemiecki musiał zamrzeć na jedynej ich linii komunikacyjnej, gdyż natychmiast wywoływał skuteczną reakcję celnej i silnej artylerii „Gromu“. Trzeba było uśmierzyć go specjalnym nalotem, gdyż zbyt hamował całość akcji.

Te słowa nieszlachetnego wroga to dostateczne i najlepsze świadectwo, aby „Grom“ po wsze czasy żył w chlubnej historii młodej Polskiej Marynarki Wojennej, aby pierwszy większy okręt zbudowany w kraju nosił miano „Grom II“, należycie piastował podjętą tradycję „Groma I“, a kiedyś z kolei przekazał ją „Gromowi III“.

ORP „Grom“ był dużym kontrtorpedowcem w klasie zwanej Leader. Został zbudowany według planów, projektów i doświadczeń polskiej Marynarki Wojennej w r. 1937. Jedynie kadłub został obliczony przez stocznię, która okręt wybudowała według naszych zamierzeń i na nasze zamówienie. Była nią stocznia „Samuel White“ w Cowes na wyspie Wight w Anglii. Siostrzanym okrętem „Groma“ jest ORP „Błyskawica“, który pracowicie przeżył całą wojnę w Anglii, a którego powrotu wyglądamy.

Charakterystyki tej klasy są następujące: wyporność ponad 1700 ton; szybkość 40—42 węzły; moc dwu turbin parowych — 60.000 H. P. Uzbrojenie = 7 dział 120 m/m (1 + 3×2); 4 automatyczne działa plot. 40 m/m „Bofors“ (2×2) z chłodzeniem wodnym; 6 aparatów torpedowych 537 m/m, 8 (4×2) N.K.M. „Hotchskis“ 12 m/m, oraz ckm'y polskie Br. wz. 30; bomby hydrostatyczne na wyrzutniach automatycznych oraz tory minowe. Był to bezsprzecznie nader udany typ okrętów. Dalsza ich seria (2) miała być budowana już w Gdyni w Nowej Stoczni Mar. Woj. Blach przygotowanych na rozpoczęty już kadłub przyszłego ORP „Huragan“, użyto na budowę prowizorycznych pociągów pancernych, które operowały między Wejherowem i granicą niemiecką w pierwszych dniach września 1939 r., mając jako obsługi zapasowe załogi okrętowe.

Przegląd wydawnictw wojskowych i morskich

Rok pracy „Skrzydlatej Polski"

Spośród wielu rocznic, przypadających w mies. maju, jedna zasługuje na specjalną uwagę. Mija bowiem rok od czasu, gdy ukazało się pierwsze w Odrodzonej Polsce pismo, poświęcone sprawom lotnictwa p. n. **„Skrzydlata Polska"**.

Ukazanie się podobnego wydawnictwa bezpośrednio po kapitulacji Niemiec, kiedy to zamilkł wreszcie na zawsze złowrogi warkot „Luftwaffe", sprawców zagłady tysięcy miast całej niemal Europy. było u nas w Polsce niemal że symboliczne.

Naród polski zawsze wykazywał najgłębsze zainteresowanie zarówno Marynarką, jak i lotnictwem, a wyczyny naszych marynarzy i lotników na morzu, jak i w powietrzu, czy to w czasie pokoju, czy na wojnie, nie są obce na obu półkulach.

Każdy numer „Skrzydlatej Polski" (w tym miesiącu ukaże się dwunasty) zawiera interesujący i pożyteczny materiał, zarówno dla fachowców, jak i dla amatorów. Są tam, prócz artykułów, liczne wykresy. tablice i przekroje aparatów, jest stała rubryka „Mała encyklopedia lotnicza". nowości lotnicze z kraju i zagranicy, rozwój sportu szybowcowego, oraz liczne ilustracje.

Naszemu „starszemu bratu" i „towarzyszowi broni", komitetowi redakcyjnemu „Skrzydlatej Polski" życzymy dalszej, owocnej pracy w szerzeniu myśli lotniczej wśród młodzieży. Pismo ma wszelkie dane ku temu, aby zyskać sobie coraz więcej popularności i służyć jako „vade mecum" dla każdego lotnika, kandydata na lotnika i miłośnika sportu lotniczego.

*

Co przynosi „Wiatr od morza"?

Najciekawszą pozycją kwietniowego numeru **„Wiatru od Morza"** jest pamiętnik Karola Ogier'a z XVII w. w języku łacińskim, który jako rzadkość bibliograficzna posiada dla prawdziwej kultury marynistycznej olbrzymie znaczenie. Przytoczony przez miesięcznik fragment, dotyczy opisu Gdańska z czasów króla Władysława IV (w doskonałym przekładzie Edwina Jędrkiewicza).

Na wyróżnienie również zasługują dwa reportaże z walk polskich marynarzy z niemieckimi łodziami podwodnymi i „Luftwaffe" w czasie dalekich konwojów. Krótkim, żołnierskim zdaniom o szczerym prostym wyrazie trudno się oprzeć, gdy przekazują niesfałszowaną temperaturę walki i żołnierskiego ducha. Są to „Moment psychologiczny" — Stanisława Mioduszewskiego i „My, z Garlanda"—Eugeniusza Cękalskiego.

Poza tym w numerze kwietniowym drukują: Święcicki — Literatura na szarym końcu. Brandys — Smak wyzwolenia, Kowalenko — Polityka morska Zygmunta Augusta, Staszewski — Sopot, prasłowiańskie grodzisko, Fenikowski — Rodowód Smętka, Gałczyńska-Folkierska — Norwid nad morzem, Heising — Morze w muzyce, Martuszewski—Remus, kaszubski Don Kichot, Orthwein — Michał Leszczyński, plastyk morza, Misiołek — K. I. Gałczyński wrócił do kraju. Wiersze reprezentują: K. I. Gałczyński, Król, Fleszarowa, Fiszer i Jasiński.

Gdy W Europie w maju ub. r. zamilkły działa i cały kontynent obchodził Święto Zwycięstwa, daleko na Pacyfiku trwała jeszcze wojna z Japonią. Na zdjęciu — moment ratowania załogi zatopionego okrętu alianckiego przez okręt Czerwonego Krzyża.



SKRZYNKA POCZTOWA

Zubko Zdzisław. Oliwa. Bardzo dziękujemy za miły list. Nadesłane utwory zawierają szlachetne i słuszne myśli, ale ze względu na formę nie nadają się do druku. Dowcipy niezłe, ale stare.

Lachowski Stanisław. Szczecin. Ogłoszenie o zaciągu ochotniczym do Marynarki Wojennej wraz z warunkami przyjęcia było podane do wiadomości publicznej w trzech kolejnych numerach „Gazety Morskiej" z 7, 8, 9 kwietnia br. Ostateczny termin składania dokumentów w RKU upłynął z dniem 29 kwietnia br. Sprawa przyjęcia do Szkoły Specjalistów Morskich stanie się aktualną dopiero po wcieleniu Was w szeregi Marynarki Wojennej. List z tekstem obwieszczenia wysłaliśmy pod wskazany adres.

Zbych. Warszawa, Józef Łączyński Warszawa Praga, Kozłowski Tadeusz, Białystok i Bielewicz Bogusław, Wrocław. Państwowa Szkoła Morska (Gdynia, ulica Morska 89) posiada dwa wydziały: mechaniczny i nawigacyjny. Warunki przyjęcia: wiek — od 16 do 20 lat, mała matura oraz zdanie egzaminu konkursowego (głównie z zakresu matematyki). PSM na żądanie wysyła szczegółowe prospekty. Za pozdrowienia dziękujemy.

S. Din. Kielce. Nazwy stopni w Marynarce, poczynając od najniższego, są następujące: marynarz, starszy marynarz, mat, bosman-mat, bosman, starszy bosman, chorąży mar., pporucznik mar., porucznik mar., kapitan mar., komandor-podporucznik, komandor-porucznik, komandor, kontradmirał, wiceadmirał, admirał.

Oczywiście, że wstępując do Marynarki, zachowuje się uprzednio już posiadany stopień wojskowy.

Tadeusz Błazalek, Nysa.
W imieniu Odrodzonej Marynarki Wojennej dziękujemy za serdeczny list. Aby treść jego mogła dotrzeć do wszystkich oficerów i marynarzy Mar. Woj., drukujemy Wasz list poniżej w całości:

„Będąc szczerze przywiązanym do Polskiego Morza, któremu w przyszłości i sam chcę służyć, składam na ręce redakcji „Marynarza Polskiego" serdeczne życzenia oficerom i szeregowym Polskiej Marynarki Wojennej. Ufam, że Marynarka Wojenna R. P. przy wydatnej pomocy Związku Radzieckiego, który już w zaraniu Jej istnienia przekazał 23 okręty wojenne, urośnie do siły, która nie pozwoli Polski od Bałtyku odepchnąć. A Bandera Polska rozwinie swe barwy, nie tylko na torpedowcach, a zastąpi „Czarny krzyż" na krążownikach i pancernikach. Niech żyje Polska Marynarka Wojenna!"

I. Modrzejewski, Poznań.
Dane uzbrojenia ORP „Orkan" są następujące: 1) 8 armat 120 mm w 4-ch maskach po 2 podnośniki elektryczne, działa najnowszej konstrukcji. 2) 8 działek 400 mm (dwa czterolufowe), 3) 8 działek 20 mm. Oerlikon (cztery dwulufowe) 4) 1 poczwórny aparat torpedowy 533 mm.

Dane co do trzech ostatnich pozycji nie są najzupełniej pewne„ należy je jednak uważać za przynajmniej bardzo przybliżone. Pochodzą one z relacji podoficera z ORP „Błyskawica", który powrócił z Anglii.

Artykuły Wasze: „Problem liniowców" i „Marynarka woj. francuska" ze względów technicznych, ukażą się dopiero w następnym numerze „Marynarza". Natomiast artykuł „Polityka morska pierwszych Piastów" przekazaliśmy redakcji „Gazety Morskiej".

Z 66. Dziękujemy za list. Miłe uwagi w nim zawarte już same przez się stanowią akt współpracy z „Marynarzem Polskim".

Żeglarz z Warszawy. Zaciąg ochotniczy do Marynarki Wojennej został już ogłoszony, ale warunkiem przyjęcia jest ukończony osiemnasty rok życia.

Jan Mar-wicz, Katowice, Informacji w sprawach Pana interesujących udzieli dokładnie sekretariat Państw. Szk. Morskiej, Gdynia, Morska 89.

Krogulski Leonard, Katowice. W Mar. Woj. najwyższym stopniem jest admirał, w Mar. Handl. zaś — kapitan żeglugi wielkiej. Informacje, odnośnie przyjęcia do Mar. Woj. znajdziecie wyżej w odpowiedzi, udzielonej St. Lechowskiemu. Informacje, odnośnie Państw. Szk. Morskiej — w odpowiedzi, udzielonej Zbychowi z W-wy i in.

K. Janowski. Informacje w spr. przyjęcia do Mar. Woj. wzgl. Państw. Szk. Mor. — jak wyżej.

TREŚĆ POPRZEDNIEGO NUMERU (1-go)

›Marynarza Polskiego‹

Artykuł wstępny: Startujemy! — Reportaż z pobytu Marszałka Żymierskiego w Gdyni. — Dowództwo Marynarki Wojennej. — Perspektywy Marynarki Wojennej. — Największe okręty R. P.— Kołobrzeg. — Bitwa o Atlantyk. — Wiersz pt. „Bosman Andrzej Kot". — O okrętach wojennych. — Powrót z tułaczki (reportaż fotogr.).—Polskie trawlery wróciły do Gdyni. — Zmora bosmana Rybickiego — wspomnienie z podwodnego patrolu. — Stocznia Mar. Woj. ruszyła. — ORP Garland z konwojem do ZSRR. — W szkole „wilków morskich".— Okręty podwodne w ostatniej wojnie. — Morska kronika zagraniczna. — Jak Morela zdobył morską twarz. — Czy wiecie, że-.. — Felieton „Jak zostałem marynarzem". Na wesołej fali. — Przygody Kubusia — marynarza. — Rozmaitości ze świata. — Nasi goście w Gdyni. — Ludzie morza. — To są Niemcy! — Z życia Marynarki Wojennej. —

Pozostałe w niewielkiej ilości egzemplarze nabyć można w Administracji naszego pisma.

Czy wiecie, że .....

... Babilończycy i Egipcjanie wyplatali swe łodzie z gałęzi, obciągając je skórami, lub obijając deskami. Wiosła zastosowane zostały po raz pierwszy przez Egipcjan. Greckie triery (czyli trójrzędowce) były długie do 40 m, sze-



rokie tylko na 5 m. Miały one do 200 ludzi załogi, z czego 170 wioślarzy siedzących w trzech rzędach (stąd nazwa statku) i wiosłujących przy akompaniamencie fletu lub nawoływań dowódców. 20 marynarzy obsługiwało żagle, resztę zaś stanowili żołnierze.

O

...żagiel w starożytności służył jedynie jako pomoc. Zrobiony był z płótna lub skór, w Egipcie zaś z papyrusu.

O

... lodowiec Korojak na Grenlandii zsuwa się ku morzu z szybkością 18 m na dzień. Jest on jednym z największych „producentów gór lodowych", które jak wiadomo są najgroźniejszym niebezpieczeństwem dla żeglugi na wodach podbiegunowych i na północnym Atlantyku.

O

... jedno ze starych powiedzeń zachodnio-europejskich mówi: „Deus mare, Batavus litora fecit" — „Bóg stworzył morze, Holender zaś wybrzeże". Słuszność tego powiedzenia jest udowodniona przez historię, gdyż 1/8-ma część terytorium Holandii została wydarta morzu w długotrwałej, zaciętej walce.

O

...śruba okrętowa znanego kolosa „Queen Mary" waży 53.000 kg.

O

Największy okręt starożytności opisany przez Plutarcha posiadał rzekomo 40 rzędów wioseł po 100 wioślarzy w każdym rzędzie (fachowcy kwestionują to uparcie), a więc w sumie 4000. Poza tym znajdowało się na nim 400 marynarzy i 2850 żołnierzy. Okazał się on niezdatnym do użycia w walce, lecz mimo to świadczy o wysokim poziomie technicznym starożytnych stoczni.

O

...woda morska zawiera średnio 3,5% soli (wody Bałtyku są mało słone, gdyż zawierają niecały 1% soli) i zamarza ona dopiero przy — 1,9 st. C.

O

... Indie, kraj o najdłuższej linii wybrzeża morskiego na świecie, posiadają najuboższą marynarkę wojenną złożoną zaledwie ze 100 szalup i 30.000 marynarzy. Indiom nie wolno wytwarzać bez pozwolenia Anglii nawet najmniejszej szalupy. Marynarze indyjscy są źle traktowani przez angielskich oficerów i nędznie wynagradzani, co znalazło ostatnio wyraz w masowym strajku.

O

...personel Polskiej Marynarki Handlowej, stanowiącej zaledwie 9% totalnej wielkości flot handlowych innych państw walczących u boku Anglii, otrzymał w okresie ostatniej wojny 50% wszystkich odznaczeń bojowych, przyznanych przez Wielką Brytanię marynarkom sojuszniczym.

O

... okręt znajduje się również na niebie, na jego południowej półkuli i składa się z kilku części, a mianowicie: kila, rufy, żagla i kompasu. Naturalnie chodzi tu o bardzo rozległy gwiazdozbiór, którego najjaśniejsza gwiazda Canopus odległa jest od ziemi o 300 lat świetlnych. Promień światła jak wiadomo przebiega w jednej sekundzie aż trzysta tysięcy kilometrów. Możecie więc sobie wyobrazić jak daleko od nas znajduje się okręt na niebie.

O

...w starożytności Meduza była postacią mitologiczną, której wzrok zamieniał człowieka w kamień. „Meduza", to również tytuł opery Barilliego. Każdy kto był nad morzem zauważył w nim liczne delikatne stworzenia, drżące przy każdym ruchu fali. Są to też Meduzy, nazwane tak ponieważ posiadają liczne macki, którymi chwytają pożywienie, a które przypominają swym wyglądem węże na głowie Meduzy z mitologii greckiej.

O

... w jednej sekundzie z Wisłą wpada do morza Bałtyckiego 960 metrów sześciennych wody. Jest to bardzo dużo w porównaniu z Tamizą, która wlewa w morze tylko 65 metrów sześciennych na sekundę, lecz z drugiej strony bardzo mało w porównaniu z Amazonką, która dosłownie zalewa morze 120-oma tysiącami metrów sześciennych słodkiej wody w jednej sekundzie. W Europie Wisłę pod tym względem przewyższają: Wołga, Dunaj, Ren, Rodan i maleńki Pad (w północnych Włoszech).

O

..czekolada ma związek z odkryciem Ameryki. Jeden z konkwistadorów hiszpańskich — Fernando Cortez, zdobywca Meksyku i Kalifornii poznał tam pokarm nieznany przed tym w Europie. Ziarna kakaowe, tłoczone na papkę zalewano wodą i zaprawiano wanilią. Napój ten tubylcy nazywali „czokolat", czyli gorąca woda. Za pośrednictwem hiszpańskiego i francuskiego wyraz ten przeszedł do języka polskiego.

O

...budżet hiszpańskiej marynarki wojennej w porównaniu z r. 1940 wzrósł jednastokrotnie (z pół miliarda posetów do pięć i pół miliarda posetów). Te wielkie sumy idą w głównej mierze



nie na zakup nowego sprzętu, ale na uposażenia wyższych oficerów. Dysponując flotą złożoną zaledwie z kilku niewielkich jednostek, Hiszpania posiada aż czterech admirałów i trzech wiceadmirałów.

O

... wartość opałowa węgla i ropy naftowej na jednostkach morskich ma się jak 1:1,7. Tak więc zastosowanie silników poruszanych ropą przynosi ze sobą oszczędność miejsca, pracy, przestrzeni ładownej, zmniejsza koszty, przedłuża trwanie podróży, a również ułatwia utrzymanie czystości na statku, co stanowi dużą zaletę z punktu widzenia higieny.

O

... w roku 1854 statek żaglowy o wyporności 3.000 ton potrzebował 115 ludzi załogi, podczas gdy dziś żaglowce o wyporności połowę większej potrzebują zaledwie 32 ludzi. Nawet na żaglowcach, które są najbardziej przestarzałymi statkami wpływ rozwoju techniki daje się wyraźnie odczuć.

Edward Martuszewski

Cześć ich pamięci!



ppor. mar. Moczadło Franciszek



mar. Dora Kazimierz



mar. Lorenc Henryk



mar. Sroka Zygmunt

Zginęli dnia 11 kwietnia śmiercią żołnierską na skutek tragicznego wypadku w czasie pełnienia swoich obowiązków służbowych.



mar. Żebrowski Mieczysław

Nasz felieton

Człowiek nie z tego świata

Duży statek „Banfora" z żołnierzami i marynarzami powracającymi z Anglii, lekko kołysząc się na falach przybijał do brzegu.

Marynarz Feluś Rybka westchnął głęboko i powoli zaczął przygatawiać się do wyjścia na ląd. Mimo że był w gruncie rzeczy odważnym, na myśl o najbliższej przyszłości zdjął go lekki strach. Przypomniał sobie tłustą, nalaną twarz kolegi, który pozostawał na obczyźnie i jego słowa, które wyrzekł przy pożegnaniu:

— Frajer, myślisz, że do Polski? A na Sybir nie łaska?

Ale Felusia nie łatwo było nastraszyć. Dopiero po przeczytaniu w drodze kilku numerów londyńskiego „Dziennika Polskiego i Dziennika Żołnierza", mina zrzedła mu nie na żarty. Na wszelki wypadek zaopatrzył się w futrzaną czapę, nauszniki, filcowe buty i kilka swetrów i ciężko dźwigając nogę za nogą poczłapał na pokład.

— Nawet nieźle wygląda ten Archangielsk... — mruknął do siebie pod nosem.

— Co kolega mówi? — zapytał jego sąsiad. Przecież to nie jest żaden Archangielsk, to jest Gdańsk. Polski Gdańsk!

Rybka uśmiechnął się pogardliwie i sprawdził czy nauszniki dostatecznie dobrze przylegają do uszu.

Statek tymczasem przybijał do brzegu.

— Zahartowani ... — myślał Feluś patrząc na tłum ludzi ubranych w wiosenną odzież, wyczekujący na molo.

— Złapać się nie dam — postanowił w duszy, zamierzając natychmiast po zejściu na ląd wymigać się, zmieszać się z tłumem i najbliższą drogą poprzez zaśnieżone stepy pomknąć na nartach na zachód.

Niestety, na molo panował taki tłok, że Feluś siłą rzeczy musiał przeczekać jakiś czas. Tymczasem na jego oczach rozgrywały się mrożące krew w żyłach sceny. Tu i ówdzie szlochały kobiety, obejmując mężczyzn, płakały dzieci, lub też dolatywały okrzyki.



— Straszliwe — ryknął Feluś. Straceńcy — pomyślał — pewnie idą na katorgę.

Nagle zadrżał. Poczuł wyraźnie czyjś wzrok na sobie. Odwrócił się nieznacznie i zauważył, że jakiś barczysty, krępy jegomość w marynarskim mundurze przygląda mu się z zaciekawieniem.

— Przebrany agent — pomyślał ze strachem. W głowie jego zawirowało wszystko: wygnanie, Kamczatka, zesłanie, biel, śnieg, nicość...

Tłum powoli zaczął rzednąć i Feluś złapawszy swój bagaż ruszył w stronę miasta. Przechodził właśnie obok zrujnowanych magazynów przy których pracowali robotnicy.

— Zdrastwujtie! — rzucił do najbliższej grupy.

— Czołem, czołem, witamy, nareszcie! — odezwało się szereg głosów.

— Zesłańcy — pomyślał Feluś i ruszył jeszcze szybciej.

W pewnej chwili oglądnął się i zadrżał. Tuż za nim szedł barczysty agent. Feluś skręcił w boczmicę, agent za nim, Feluś w lewo, agent w lewo, Feluś w prawo, agent w prawo, Feluś na wprost, agent na wprost, Feluś biegiem i agent biegiem.

W pewnej chwili Rybka poczuł, że siły go opuszczają i w tym samym momencie czyjaś ciężka dłoń spoczęła na jego ramieniu.

— Nie zwiejesz bratku...

— Ja... ja... nie tego — wyjąkał Feluś ze strachem.

— Powiedziałem nie zwiejesz — wrzasnął agent nad jego uchem — coś ty myślał, że ode mnie tak łatwo zwiać. Od Kajtusia, który czekał na ciebie już tyle czasu! Ty stary byku, daj pyska ofermo!

Feluś oniemiał. Przed jego oczyma stał jego stary przyjaciel.

— Kajtuchna! I ty tu?

— Oho! Już dawno.

— Dużo tu naszych?

— Coraz więcej...

Feluś jęknął głęboko.

— Pracy dużo?

— O bardzo dużo! Ale jakoś powoli idzie. Ale coś ty się tak ubrał, jakbyś się wybierał na biegun?

— Widzisz... ja nie jestem jeszcze przyzwyczajony do syberyjskiego klimatu...

Kajtuś roześmiał się na całego.

— Cóż ty myślisz, że Gdańsk leży na Syberii, ty ofermo?

Dopiero teraz Feluś rozejrzał się do koła. Wzrok jego padł akurat na szyld: „Bar pod Kotwicą".

Kiedy Feluś „namacalnie" się przekonał, iż wszystko co dokoła się dzieje nie jest złudzeniem i, że nawet „czysta monopolowa" nic nie straciła na swej mocy, Kajtuś przystąpił do rzeczy.

— Nigdzie nie pojedziesz, tylko wstępujesz do Marynarki i skończona parada.

Ale Feluś bezradnie rozłożył ręce.

— Nie mogę.

— A to czemu?

— Rosyjskiego nie znam...

Kajtuś popatrzył na przyjaciela litościwym wzrokiem.

— Zwariował chłop. Nic innego, tylko zwariował. A narzecze murzyńskiego szczepu Dżimba-Bimba znasz? Co ma piernik do wiatraka? Idziesz do polskiej Marynarki — rozumiesz ofermo jedna!

Ale Felusia trudno było przekonać. Dopiero nazajutrz, gdy zobaczył basen portowy zapełniony okrętami, na których powiewały polskie bandery, złapał Kajtusia za rękę i wrzasnął.

— Kajtuś — pisz! — ja wstępuję...

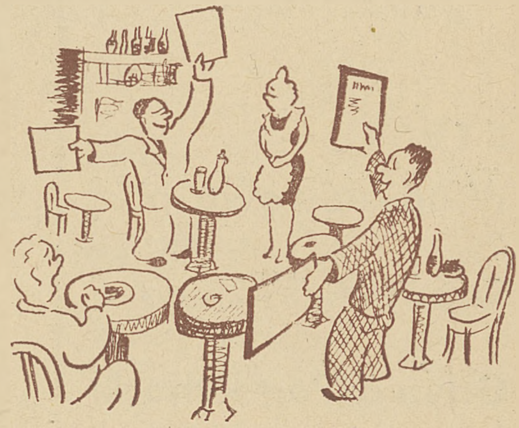
bis

Na wesołej fali

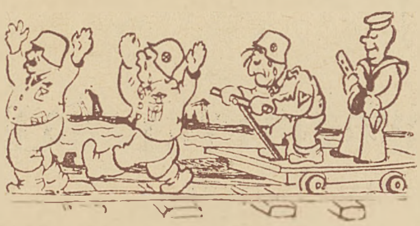
TRUDNO SIĘ ODZWYCZAIĆ



Zdemobilizowany marynarz.



Spotkanie zdemobilizowanych sygnalistów w restauracji.



W ROCZNICĘ WYZWOLENIA WYBRZEŻA

Jak sobie st. marynarz Cwaniakiewicz radził w zeszłym roku z konwojowaniem jeńców niemieckich.

RZECZOWA ODPOWIEDŹ

Do ambulatorium pogotowia zgłasza się mocno posiniaczony marynarz Bimbalski. Prosi on o udzielenie pierwszej pomocy.

— Żonaty? — pytają go w dziale rejestracji.

— Nieee... — odpowiada zbolały marynarz — katastrofa samochodowa.

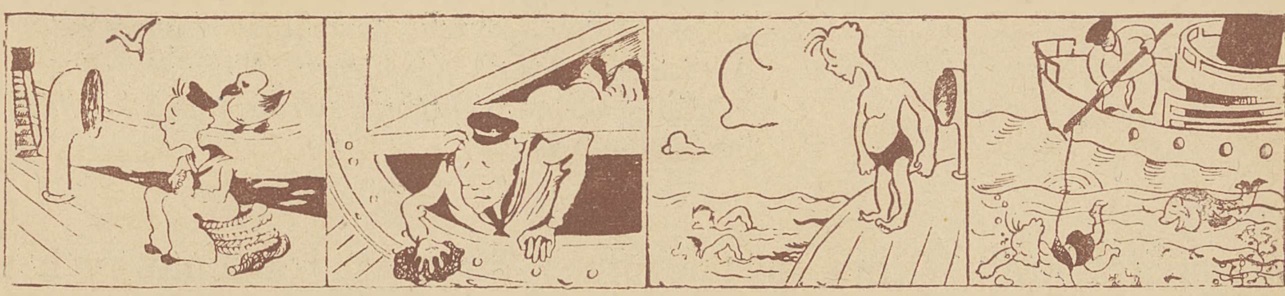
SŁUSZNE

— Nie przeszkadzaj mi — mówi marynarz. Widzisz, że piszę list do swojej dziewczyny.

— Lecz dlaczego piszesz tak powoli?

— Dlatego, że ona nie umie szybko czytać.

Przygody Kubusia-Marynarza



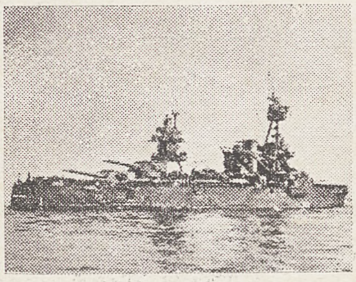
Marynarzem trudno zostać,
Płyną nowe wciąż rozkazy
Kubuś robi smutną minę
I o lądzie trochę marzy...

A tu bosman zejman stary
Nowe w głowie ma pomysły
Czyścić zenzy Kubusiowi
Pakułami teraz przyszło.

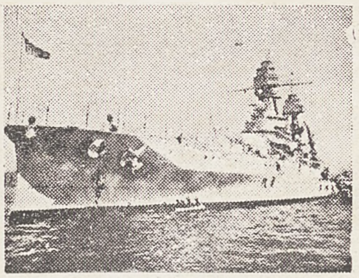
To znów kąpiel w zimnej wodzie
Już załoga na pokładzie
Hop! Do wody! Wszyscy płyną.
Tylko Kubuś nasz nie może.

Ale bosman znalazł radę:
Lina, drążek, Kubuś biedny!
Już jest w wodzie — bosman patrzy
Czy do „lądu" dotarł głębi.

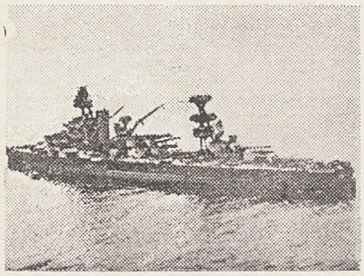
„Atomowe manewry" na Pacyfiku



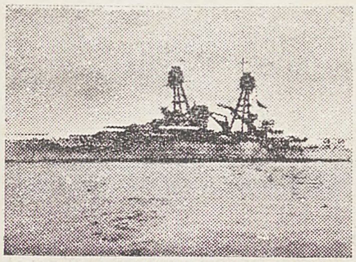
Okręt bojowy USA „New York" 27,000 ton. (1912)



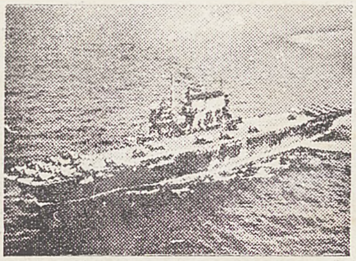
Okręt bojowy USA „Pensylwania" 33,100 ton. (1915.)



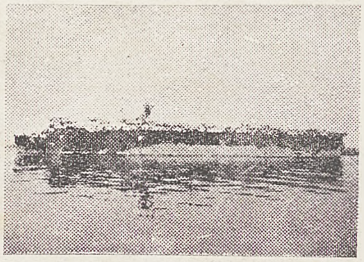
Okręt bojowy USA „Arkansas" 26,100 ton. (1911).



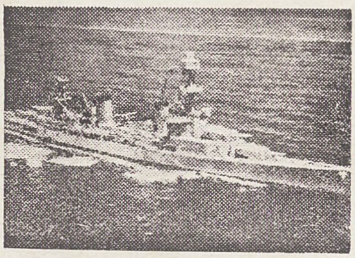
Okręt bojowy USA „Nevada" 29,000 ton. (1914).



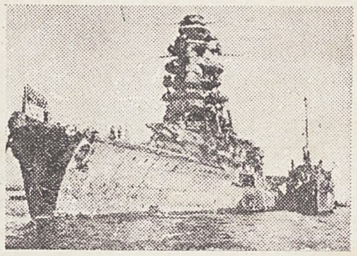
Lotniskowiec USA „Saratoga". 33.000 ton. (1925).



Lotniskowiec USA „Independence" 11.000 ton. (1942).



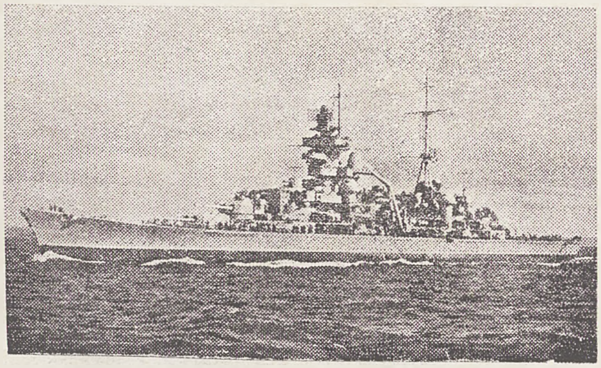
Najstarszy c. krążownik „Salt Lake City" 9,000 ton. (1919).



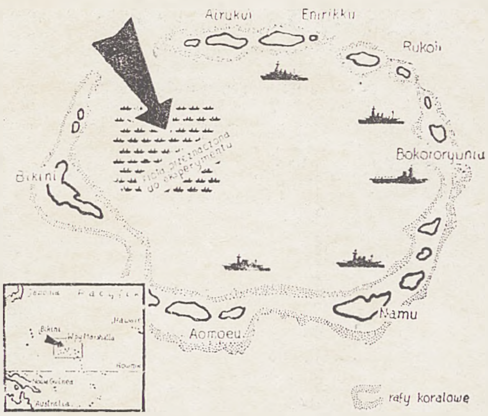
Japońskie okręty bojowe „Natago" 32,720 ton (1919) i krążownik „Sakawa"



C. krążownik USA „Pensacola" 9.100 ton. (1920).



C. krążownik niemiecki „Prinz Eugen" o wyporności 10.000 ton, również doznał zaszczytu uczestniczenia w eksperymentach.



Wkrótce mają się odbyć na Pacyfiku pod kontrolą Międzysojuszniczej Rady Naukowej doświadczenia, związane z produkcją bomby atomowej. Poza dziesięcioma jednostkami, które przedstawia nasz fotomontaż — w eksperymencie tym weźmie udział ponad 50 okrętów (oczywiście bez załóg). Lecąc nad tą „flotą śmierci" samoloty, kierowane drogą radiową, zrzucą bomby, które wybuchną na wysokości kilkuset stóp.

Eksplozję obserwować będą samoloty bez pilotów, za pomocą specjalnych aparatów filmowo-dźwiękowych.

Adres Redakcji i Administracji: Gdynia, ul. Św. Piotra 12. **Telefony:** redakcja 273-00, administracja 221-29. **Prenumerata:** z przesyłką pocztową kwartalna 45 zł, półroczna 80 zł. Prenumerata ulgowa dla jednostek wojskowych i instytucyj społ. — kwartalna zł. 30.—, półroczna zł. 50.—. Zamówienia kierować do Administracji z równoczesnym przekazaniem należności pocztą, lub na konto PKO XI-4130.

Ceny ogłoszeń: 1 mm szer. 85 mm 35,— zł. **Cena egzemplarza 15 zł**



W porcie leningradzkim